„JUNAK" W SKOKU NA BRAMKĘ na II MSP w Gliwicach

Foto: B. Koszewski

Mistrz Polski w sporcie samolotowym (klasa seniorów) na rok 1956 24-letni Władysław Wójcicki z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie.

Skrzydlata POLSKA

Nr 44(278) • 28.X.56 • Rok wyd. XII • Cena 70 gr.

POLSKA WIOSNA W PAŹDZIERNIKU

PISZĘ te słowa w gorącym czasie: w głowie brzmią jeszcze echa olbrzymiego wiecu na Politechnice — przemawiają studenci, robotnicy Żerania, literaci, padają gorące, mocne słowa poparcia dla tych towarzyszy spośród kierownictwa partyjnego, którzy wyrażają żądania społeczeństwa. Klasa robotnicza całego kraju nieustanną wartą w fabrykach, pracą bez przerwy w niedzielę, potężnie manifestuje wolę usunięcia resztek stalinizmu, uzdrowienia gospodarki, zaprowadzenia rzeczywistej demokratyzacji. Stojąc na gruncie pełnej suwerenności naszej Ojczyzny, masy pracujące opowiadają się pełnym głosem za przyjazną współpracą ze Związkiem Radzieckim i wszystkimi postępowymi siłami całego świata na prawach równorzędnych partnerów. ...Nadeszła wiosna. Tak, w październiku. Wiosna w sercach i umysłach ludzkich. Oto na naszych oczach dzieje się prawdziwa rewolucja, znikają mary strachu, pryska koszmar przymusu, wmawiania — że białe to czarne, a czarne to białe.

Mamy już nowe kierownictwo naszej partii. Kierownictwo, które ma olbrzymi kredyt zaufania ze strony mas pracujących Polski, zdolne do faktycznego poprowadzenia narodu na trudnej drodze budowy lepszego bytu, walki o konsekwentną demokratyzację. Mamy kierownictwo, jakiego nie mieliśmy w latach fałszu i zakłamania.

Słuchaliśmy z zapartym tchem tego co mówił na Plenum towarzysz Władysław Gomułka. Wreszcie nadszedł dzień, kiedy powiedziano nam prawdę, szczerą, groźną, zrzucającą zasłony z wielu oczu: sytuacja gospodarcza kraju jest ciężka, warunki bytowe klasy robotniczej są złe, nie ma w obecnej sytuacji widoków na szybką poprawę. Ale prawdę, tak jak tego żądały masy pracujące kraju.

Nie możemy sobie dalej mydlić oczu, że dzieje się dobrze w naszym lotnictwie. Myślę w tej chwili o sportowym. Nie bawiąc się w przeprowadzanie skomplikowanych dowodów na istnienie tego faktu, w łamańce i wywijasy retoryczne, trzeba uczciwie powiedzieć: mamy lotnictwo sportowe chore, jest ono teraz w stadium niedowładu. Bo na cóż się zdadzą wszystkie piękne podsumowujące artykuły, zarządzenia odgórne władz LPŻ, uchwały i projekty, jeśli... nie ma na czym latać! Lotnictwo na papierze! Brak nam nowoczesnych samolotów — ani sami nic na światowym poziomie nie budujemy, ani nie ratujemy sytuacji przez import nowych dobrych maszyn, ani nawet nic w pełni wartościowego nie budujemy z licencji. Nasi piloci oświadczają: Jak-12 M nie jest samolotem dobrym dla naszych potrzeb, więc po co go licencyjnie budujemy?! Czy po to, żeby wreszcie — tak jak tow. Gomułka o samochodach M-20 — publicznie stwierdzić, iż budowa ta nie jest osiągnięciem? Przy okazji warto by zapytać czynniki odpowiedzialne: co będzie, gdy przedhistoryczne CSS-y się wytłuką (i Zliny także)? Na czym będziemy latać? Może na okólnikach lub na OIWL?

Dużo u nas opiera się na fikcji ... i naginaniu. Istnieje uchwała, aby aerokluby podporządkować bezwzględnie Zarządom Wojewódzkim LPŻ w celu... uzdrowienia sytuacji; jest projekt, aby uzdrowić APRL i... podporządkować go prezydium ZG LPŻ. Czy z prawdziwego zdarzenia APRL nie będzie mógł oddychać bez podlegania prezydium ZG LPŻ? Czy nie powinno być raczej odwrotnie?

Lotnictwu brak dobrego gospodarza. Gorzej, ono ma ich z dziesięciu, którzy wszyscy razem „działają", ale nikt z osobna nie chce wziąć odpowiedzialności za stan faktyczny, zbliżający się do upadku. Tutaj już mówię o lotnictwie w ogóle, nie tylko sportowym. Tomy można by pisać o tym bowiem, w jakim stanie zacofania technicznego znajduje się nasze lotnictwo komunikacyjne.

Myślę, że podobnie jak to się ma rzecz z modelem socjalizmu w Polsce, w którym trzeba wymienić wszystkie złe części, zastąpić je lepszymi, udoskonalić ten model najlepszymi wzorami i wnieść do niego własne doskonałe konstrukcje — należy też postąpić i w odniesieniu do naszego lotnictwa.

Mówmy sobie prawdę! Ale nie tylko mówmy: wyciągajmy z tego wnioski, stawiajmy konkretne propozycje naprawy i bijmy się o tę naprawę. Twardo, razem z Partią, klasą robotniczą, całym narodem, po żerańsku, nie bojąc się nacisku wstecz ników i zastraszeń.

J. ZARĘBSKI

Lotnicy sportowi gorąco popierają program VIII Plenum

WARSZAWA...

Jerzy Pomianowski — Przewodniczący Rady Aeroklubu Warszawskiego.

...Najgorętszym moim pragnieniem po VIII Plenum Komitetu Centralnego PZPR, a szczególnie po wysłuchaniu przemówienia Władysława Gomułki, jest zostać członkiem Partii. Efektem zmian w naszym życiu społecznym i politycznym jakie zaszły i będą zachodziły po VIII Plenum, powinno być również całkowite usamodzielnienie aeroklubów. Życzeniem naszym jest, aby podlegały one Aeroklubowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, którego władze będą pochodziły z wyboru. Także wybierane rady, w składzie których znalazłoby się pochodzące z wyboru kierownictwo — powinny kierować pracą aeroklubów.

GLIWICE...

Jerzy Rawicz — instruktor-pilot Aeroklubu Gliwickiego.

...Jestem bardzo zadowolony z przebiegu obrad VIII Plenum KC PZPR. Zły model socjalizmu, o którym mówił Władysław Gomułka, miał niewątpliwie duży wpływ na nasze lotnictwo. Jestem przekonany, że zdrowy powiew VIII Plenum dotrze do Arsenału na Długiej.

BIELSKO...

Jan Winczo — instruktor-pilot Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

...Atmosfera w Bielsku jest optymistyczna. Wszyscy wierzą, że stare formy rządzenia są już za nami. Wiele osób zadaje sobie pytanie, dlaczego w lotnictwie nic się nie zmienia? Może to następuje w Zarządzie Głównym, ale jeden nic o tym nie wie. Osobiście bardzo mnie cieszy, że towarzysz Gomułka wszedł do KC Partii.

RZESZÓW...

Marian Złamaniec — instruktor-pilot Aeroklubu Rzeszowskiego.

...Społeczeństwo rzeszowskie jest bardzo zadowolone z przebiegu VIII Plenum KC, a szczególnie z wyboru Władysława Gomułki na I sekretarza KC PZPR. Szczególnie wieś jest pełna optymizmu po wysłuchaniu przemówienia Gomułki. Chłopi mówią: „Nasz Wiesław u władzy robotników i chłopów, teraz potoczy się inaczej nasze życie i praca...".

WROCŁAW...

Mieczysław Hajczuk — pilot szybowcowy Aeroklubu Wrocławskiego.

...Zdajemy sobie sprawę, że minione siedem lat od odejścia Władysława Gomułki z kierownictwa Partii spowodowało poważny kryzys gospodarczy i polityczny naszego kraju. System ten doprowadził do tego, że rozwój naszego lotnictwa sportowego został zahamowany m. in. ze względu na złą politykę kadr stosowaną wobec ludzi o ogromnym doświadczeniu. Oczywiście te przegięcia łączyły się z biurokracją oraz jakością i ilością sprzętu lotniczego.

LESZNO...

René Kamoś — instruktor-pilot Aeroklubu Leszneńskiego.

...Wszyscy pracownicy aeroklubu z radością powitali nowy skład Biura Politycznego KC PZPR jak również przemówienie Władysława Gomułki, z radością, że wkroczyliśmy na własną drogę do socjalizmu. Sądzimy wszyscy, że VIII Plenum pozwoli na polepszenie sytuacji w lotnictwie sportowym.

Wojsko z ludem - lud z wojskiem

RAZEM z całym krajem i narodem, z głęboką, prawdziwą i szczerą radością powitali na wielkim wiecu żołnierze i oficerowie jednej z jednostek lotniczych wraz z pracownikami Instytutu Naukowo-Badawczego Wojsk Lotniczych — wyniki obrad VIII Plenum KC PZPR i nowowybrane Biuro Polityczne partii, na czele z I sekretarzem KC PZPR tow. Władysławem Gomułką — Wiesławem.

Na sali znajdowali się ci, którzy stanęli w pierwszych szeregach walczących o pełną demokratyzację naszego życia gospodarczego i politycznego, sławni już w kraju robotnicy warszawscy z Żerania, Huty Warszawa, Zakładów Waryńskiego i studenci Uniwersytetu Warszawskiego.

Okrzyk: „Prezydium wybierać wzorem demokratycznych tradycji Armii Czerwonej z okresu Października!" — został gorąco podchwycony przez wszystkich zebranych. W czasie trwania wiecu robotnicy i studenci podzielili się z żołnierzami wydarzeniami ostatnich dni przed Plenum. Lotnicy w swych wystąpieniach zapewnili o swej wierności polskiej klasie robotniczej, polskiemu narodowi, linii nowowybranego kierownictwa partyjnego, a równocześnie zapewniali o dochowaniu tradycji wspólnych walk lotnictwa polskiego i radzieckiego, o niezłomnej woli obrony przyjaźni i sojuszu polsko-radzieckiego, opartego na rzeczywiście internacjonalistycznych zasadach prawdziwej równości i suwerenności.

Wybrana na wiecu komisja dla zredagowania rezolucji na żądanie uczestników wniosła do jej treści szereg postulatów i poprawek. A oto fragmenty rezolucji:

„Wyrażamy ogromną radość z powodu wyłonienia nowego składu Biura Politycznego, a w szczególności z faktu, że na jego czele stoi tow. Gomułka.

...pełne poparcie dla linii politycznej wyrażonej przez niego i przyjętej przez VIII Plenum.

Solidaryzujemy się z robotnikami FSO Żerań, WFM i studentami warszawskimi w ich walce o wprowadzenie samorządów robotniczych, o jawność życia politycznego, o pełną demokratyzację.

Jesteśmy zawsze gotowi oddać swój zapał, energię, umiejętności sprawie likwidacji z naszego życia wszystkiego, co hamuje jego demokratyzację.

Przyrzekamy klasie robotniczej, partii, jej KC, że wiernie będziemy wypełniać wszystkie wskazania partii zmierzające do naprawy Rzeczypospolitej, do ugruntowania naszej niepodległości i suwerenności, do zbudowania socjalizmu.

Ludowe Wojsko Polskie wierne jest sojuszowi z armią radziecką na zasadach poszanowania całkowitej suwerenności, równości i braterstwa.

Uważamy za konieczne uregulowanie wszystkich spraw personalnych w WP oraz przeprowadzenie pełnej rehabilitacji osób skrzywdzonych w okresie 1948 —55 i danie im prawa do czynnej służby wojskowej.

Żądamy usunięcia z WP nieodpowiedzialnych oficerów politycznych hamujących demokratyzację w wojsku oraz podniesienia poziomu pracy politycznej w WP.

Apel do wszystkich jednostek WP o pełne zaaprobowanie linii politycznej i gospodarczej wyrażonej w referacie tow. Gomułki i przyjętej przez VIII Plenum KC".

Wielki wiec pracowników i żołnierzy lotnictwa wojskowego, który był dobitnym wyrazem nierozerwalnej więzi wojska z narodem, jego wierności klasie robotniczej i jej partii — zakończyła odśpiewana w podniosłym nastroju pieśń robotników świata — Międzynarodówka.

UCHWAŁA PREZYDIUM ZG LPŻ
w sprawie szkolenia i sportu lotniczego

DLA nikogo nie jest tajemnicą, że w naszym lotnictwie sportowym dzieje się nienajlepiej. Obok szeregu osiągnięć, zwłaszcza w szybownictwie i spadochroniarstwie (rekordy świata), mamy szereg poważnych braków, co m. in. stwierdza uchwała (podjęta w dniu 8 października br.) Prezydium Zarządu Głównego LPŻ w sprawie szkolenia i sportu lotniczego. Zmierza ona w swym założeniu do poprawienia sytuacji sportu lotniczego. Czy będzie to radykalna recepta na istniejące schorzenia — pokaże życie.

Zanim jednak przejdziemy do omówienia postulatów uchwały należy zatrzymać się pokrótce nad wykazanymi w niej brakami. Jednym z poważnych hamulców rozwoju sportu lotniczego jest nadmierna centralizacja, w wyniku której zawęża się działalność — po pierwsze — aktywu społecznego i po drugie — zarządów wojewódzkich LPŻ, jako gospodarzy aeroklubów znajdujących się na ich terenie. Dalszy problem — to brak sprzętu lotniczego, a w szczególności szybowców i samolotów sportowych. W poszczególnych dyscyplinach sportu niedociągnięcia przedstawiają się następująco:

W modelarstwie lotniczym — uchwała wymienia m. in.: nieskoordynowaną działalność w kierunku jego rozwoju; niejednolitość programów szkoleniowych w modelarniach prowadzonych przez LPŻ, MDK i Ministerstwo Oświaty; zaniedbanie rozwoju modelarstwa na wsi; brak materiałów modelarskich w wolnej sprzedaży.

W spadochroniarstwie — zaniedbanie szkolenia podstawowego; niepełne wykorzystanie wież spadochronowych; brak barografów, wpływa ujemnie na rozwój wyczynu.

W szybownictwie — zaniedbanie szkolenia podstawowego i średniego wyczynu, co prowadzi do niedostatecznego rozwoju zaplecza wyczynowców.

W szkoleniu samolotowym — nie wykorzystanie istniejących możliwości dla rozwinięcia sportu samolotowego.

Za mało uwagi przywiązywano poza tym do pracy wychowawczej wśród pilotów — grupy zetempowskie nie odgrywały tu żadnej roli. Nie starano się również o szkolenie instruktorów społecznych. Jeśli dodamy do tego jeszcze niewystarczającą ilość aeroklubów — mamy w ogólnych zarysach obraz niedomagań lotnictwa sportowego, o których m. in. mówi uchwała.

Pierwszym postulatem uchwały Prezydium ZG LPŻ zmierzającym do lepszego, jest decentralizacja kierowania pracą aeroklubów. W związku z tym kierownictwo nad aeroklubami przekazane zostaje zarządom wojewódzkim LPŻ, gdzie powstaną wydziały lotnicze. Pion lotniczy ZG LPŻ opracowuje projekt struktury organizacyjnej aeroklubów, ze szczególnym uwzględnieniem wzrostu roli aktywu społecznego. Projekt ten poddany będzie pod dyskusję aktywu lotniczego. Dalsza sprawa — to zwiększenie do końca 1960 r. ilości aeroklubów i ich filii do 80. Zakłada się również systematyczny wzrost szkolonych sportowców o 10% rocznie w każdej dyscyplinie.

Dla zapewnienia rozwoju modelarstwa Prezydium postanowiło m. in. jako zasadniczą bazę działalności modelarskiej przyjąć szkoły podstawowe (w mieście i na wsi) i zawodowe; modelarstwo wprowadzić jako sprawność harcerską; zorganizować w Warszawie ośrodek naukowo-doświadczalny, zapewniając tym samym stały rozwój wyczynu modelarskiego; zwrócić się do ministra Przemysłu Drobnego i Rzemiosła oraz do ministra Handlu Wewnętrznego o spowodowanie rozwinięcia produkcji materiałów modelarskich i wprowadzenie ich do wolnej sprzedaży.

Rozwój masowości w sporcie spadochronowym Prezydium ZG LPŻ widzi m. in. we wprowadzeniu skoków z wieży do ćwiczeń z wychowania fizycznego w szkołach i dlatego z tą propozycją zamierza wystąpić do Ministerstwa Oświaty. Przewiduje się w związku z tym budowę wież spadochronowych w ośrodkach o dużym nasileniu młodzieży.

Czynnikiem zmierzającym do polepszenia sytuacji w szybownictwie będzie — zdaniem Prezydium — zwrócenie większej uwagi na wyczyn średni, a przede wszystkim na zdobywanie Srebrnych Odznak Szybowcowych, nie zaniedbując jednocześnie wyczynu wysokiej klasy.

Najważniejszą sprawą w sporcie samolotowym jest sklasyfikowanie pilotów według jednolitej klasyfikacji sportowej GKKF. Poza tym — organizowanie mistrzostw wewnątrzklubowych w klasie juniorów i seniorów, zawodów międzyklubowych oraz mistrzostw Polski — również w poważnym stopniu wpłynie na ożywienie tej dyscypliny sportu. Prezydium zaakceptowało wniosek Rady Samolotowej APRL dotyczący przygotowań do pobicia rekordu świata na lekkim samolocie sportowym „Pegaz" (motoszybowiec).

Aby ułatwić pilotom dojazdy do aeroklubów na treningi Prezydium postanowiło zwrócić się ponownie z prośbą do przewodniczącego PKPG i ministra Kolei o przyznanie dla nich miesięcznych biletów pracowniczych.

Mając na uwadze poprawienie sytuacji sprzętowej Prezydium zamierza zwrócić się do ministra Transportu Drogowego i Lotniczego, z interwencją, aby zamówienia LPŻ, zarówno na nowe szybowce jak i remonty, podległe mu zakłady wykonywały w pierwszej kolejności, przed eksportem. Poza tym planuje się także utworzenie własnych zakładów remontowych wraz z biurem konstrukcyjnym. Problem postępu technicznego będzie realizowany drogą: ścisłej współpracy z lotniczymi instytucjami naukowymi, konkursów oraz ożywienia ruchu racjonalizatorskiego. Cenna jest również inicjatywa wystąpienia do ministra Obrony Narodowej o wprowadzenie do pracy Instytutu Lotnictwa nowych typów samolotów sportowych, a w szczególności samolotu z silnikiem odrzutowym o ciągu 150 kG.

Takie są w skrócie założenia uchwały. W związku z realizacją zawartych w niej postulatów Prezydium ZG LPŻ wydało szereg poleceń poszczególnym pionom. Jedno z nich warto przytoczyć w całości: **„Prezydium zobowiązuje Pion Administracyjno-Gospodarczy do pełnego zabezpieczenia potrzeb Pionu Lotniczego w zakresie zaopatrzenia, inwestycji i finansów w ramach zatwierdzonych planów i limitów finansowych. Prezydium ZG LPŻ zabrania kategorycznie zarządom wojewódzkim LPŻ zużywania kredytów przeznaczonych na działalność lotniczą na inne cele".** To jest szczególnie ważne bowiem sprawy zaopatrzenia w materiały pomocnicze oraz finansowe są niejednokrotnie dla aeroklubów problemem nie do rozwiązania.

(S)

II MSP w Gliwicach: Wacław Bernatowicz w skoku przez bramkę, na samolocie Zlin-26.

Rozmowa z Mistrzem Spadochronowym Polski

Jerzy Kowalczuk

NADCHODZI północ. Stukot kół expresu Kraków — Warszawa, działa usypiająco. Za oknami migają ciemne kształty drzew i słupów telegraficznych. Ktoś na przeciw co chwilę zaciąga się papierosem. Przy oknie, zapewne para zakochanych mówi do siebie szeptem. Obok dwóch żołnierzy uważnie słucha rozmowy. Tylko starszy pan chrapie spokojnie. Przy mnie siedzi Jerzy Kowalczuk, Spadochronowy Mistrz Polski na 1956 r. Zapewne myśli nad moim pytaniem. Przypominam sobie go z I Spadochronowych Mistrzostw Polski, na których sam jeden reprezentował Aeroklub Lubelski.

I jeżeli zajął dopiero 23 miejsce w klasyfikacji ogólnej to debiut jego wypadł zupełnie dobrze. Natomiast uplasowanie się tego ambitnego skoczka na tej samej pozycji w 1955 r. wzbudzało nieco wątpliwości. Wątpliwości były o tyle słuszne, bo wynikały z ilości zdobytych punktów. Obserwowałem wtedy Kowalczuka; zaciskał wargi wobec niepowodzeń i uśmiechał się; przyjechał dość dobrze przygotowany, ale miał pecha; zdawał sobie sprawę z tego, że w sporcie różnie bywa. A w tym roku? Nie spodziewano się po nim takiego sukcesu.

Moje rozmyślania przerywa głos Kowalczuka.

— Właściwie... to dobrze się przygotowałem do mistrzostw. Chciałem koniecznie zdobyć lepszą lokatę niż w ubiegłym roku. Szanse moje stały się przypadkowo bardziej realne przez wycofanie się uczestników Spadochronowych Mistrzostw Świata.

— Jaka jest wasza opinia w tej sprawie?

— Osobiście wolałbym nawiązanie równorzędnej walki sportowej z dużej klasy skoczkami. Bo jeśli już zostać mistrzem, to rzeczywiście najlepszym spośród najlepszych w kraju.

— Czy trudno było zostać skoczkiem spadochronowym?

— Od pierwszej chwili uprawiania sportu spadochronowego prześladował mnie pech. Raz nawet w czasie opadania spadł mi z nogi but. Bywało, że się tak potłukłem iż przyrzekałem sobie solennie zerwać na zawsze ze spadochroniarstwem. Ale gdy tylko przyszedłem na lotnisko nie mogłem powstrzymać się od założenia spadochronu i wykonania skoku. Obecnie spadochroniarstwo jest dla mnie nie tylko sportem, ale i pracą zawodową.

— Co do tej pory w spadochroniarstwie dało wam najwięcej zadowolenia?

— Najprzyjemniejsze dla mnie są skoki z dużym opóźnieniem, a szczególnie rzędu pięćdziesięciu sekund. Trudno opowiadać wrażenia; nie umiem znaleźć odpowiednich słów. Wystarczy powiedzieć — fantazja!

Fan-ta-zja, fan-tazja, fan-ta-zja... słychać w stukocie kół pędzącego expresu, fan-ta-zja szumi w uszach jak syrena. Patrzę w czerń nocy, wyzierającej spoza okna i rozmyślam: takiej fantazji należy życzyć wszystkim skoczkom w przyszłym roku. Wtedy nastaną dobre czasy.

(Mal)

INWESTYCYJNE KŁOPOTY BYDGOSKIEGO AEROKLUBU

PRZYGOTOWAĆ odpowiednie pomieszczenia dla otrzymanych nowych spadochronów ćwiczebnych". Takie oto dał m. in. polecenie przedstawiciel ZG LPŻ po przeprowadzonej kontroli w Aeroklubie Bydgoskim. Nie wiem czy zostało ono należycie wykonane (spadochrony jakoś tam pewnie zabezpieczono — na dworze ich nie widziałam!), ale to jest dla mnie w tej chwili nieistotne. Poleceniu temu chcę jednak kilka słów poświęcić. Przez „odpowiednie pomieszczenie" należy — wydaje mi się — rozumieć: specjalną szafę do spadochronów, stół, duży i ciepły pokój, w którym można utrzymać stałą temperaturę — jako miejsce ich składania, suszenia i wietrzenia. Tego wymaga rzetelna konserwacja spadochronów. Jak można pomyśleć o realności tego polecenia, skoro to czym dysponuje aeroklub ogranicza się do jednego pomieszczenia (pokojem tego nazwać nie można) bez podłogi. W nim to znajduje się i miejsce dla kierownictwa aeroklubu i dla kadry instruktorskiej i ambulatorium (w razie potrzeby zbadania chorego, felczer uprzejmie proponuje pozostałym przechadzkę, bo wygodną kanapkę lekarską stanowią wówczas zestawione dwa biurka) i wreszcie schronienie przed deszczem — dla pilotów przebywających na starcie. A wszystkiego razem jest chyba nie więcej niż 30 m².

Aeroklub ten nie ma chyba równego sobie w Polsce pod względem warunków lokalowych. A przecież nie wymaga się od niego mniej niż od innych i wydaje się, że mniej od innych on nie robi. W szybownictwie bowiem Aeroklub Bydgoski był w r. 1954 (bo tylko taka sekcja istniała tam do roku ubiegłego) na pierwszym miejscu, a w r. 1955 — na drugim. Praca jego — nie można powiedzieć — znajdowała uznanie w ZG LPŻ, ale efektem był tylko... zwiększony plan na rok następny. Żadnej natomiast troski o poprawienie warunków pracy tym ludziom — jak dotąd — nie widać.

A mieli oni przecież złudzenia, że ktoś o nich myśli i chce im pomóc. Było to jeszcze w r. 1952/53. Opracowano kosztorys rozbudowy obecnego pomieszczenia aeroklubu. Miała tam znaleźć się stolarnia, 2—3 małe pokoiki biurowe i garaż dla samochodu, wyciągarki i ściągarki. Skromnie i bez szykan, a koszt tego opiewał na 45 396 zł. Suma to niemała, ale w porównaniu z milionowymi kosztami budowania typowych obiektów lotniskowych — mikroskopijna. Wszystko skończyło się jednak na zaakceptowaniu kosztorysu przez „inwestycje" ZW i ZG LPŻ. Podobno nie warto było finansować tej prowizorki, skoro miały, tam powstać typowe zabudowania. Minął tymczasem rok 1954, 1955 i dobiega końca r. 1956, a na lotnisku nic się nie zmieniło. Gdy poszłam do Wydziału Inwestycyjnego ZW LPŻ dowiedzieć się jak to jest z tym budownictwem dla Aeroklubu Bydgoskiego — ob. Stecki powiedział mi, że — po pierwsze — nie ma pieniędzy, a po drugie — aeroklub za mało się bije i dlatego ZG jego plany inwestycyjne odkłada z roku na rok (czyżby aż trzeba było się bić?... brrr). Po dalsze wyjaśnienia udałam się do ZG LPŻ. Tam, w Dziale Inwestycyjnym, wyrażono wielkie zdziwienie, że Aeroklub Bydgoski w ogóle istnieje. Szkoła w Fordonie — owszem, ale aeroklub — dawno zlikwidowany (?!). A przecież aeroklub w tym roku obchodził dziesięciolecie swego istnienia — towarzysze z inwestycji.

Tak więc istniejący faktycznie aeroklub, nie ujęty w dokumentach Działu Inwestycyjnego ZG LPŻ — żyje sobie i pracuje w pozornym zapomnieniu. Pamięta o nim jednak Wydział Wyszkolenia — śledzi realizację planu, wysyła swych przedstawicieli na kontrolę.

Zastanowić się tu wypada, jak taka kontrola wpływa na zespół „zapomnianych" pracowników. Przyjedzie sobie inspektor z Warszawy, posiedzi 2—3 dni w aeroklubie, przejrzy wykresy obrazujące stopień wykonania planu i inne dokumenty, wysłucha z uwagą wszystkie żale, napisze potem sprawozdanie. Powie w nim jak przebiega realizacja planu, jakie książki są prowadzone nieprawidłowo, da polecenia pokontrolne. Kilka dni po wyjeździe inspektora ludzie mają nadzieję, że o ich trudnej sytuacji w aeroklubie dowiedzą się zwierzchnicy, że może coś się poprawi, ale złudzenia zostają rozwiane, gdy z Warszawy przyjdzie jego sprawozdanie. I czy można się dziwić, że do tego rodzaju wizyt ludzie w terenie, mimo całej sympatii dla osób tam przyjeżdżających, podchodzą niechętnie? Raczej nie.

Obecnie sprawa pomieszczeń dla aeroklubu ma być podobno rozwiązana, w związku z propozycją zlikwidowania szkoły w Fordonie. Aeroklub zajmie po prostu budynek szkoły i wszystko będzie w porządku. Nie jest to jednak takie proste, jakby się wydawało. Przede wszystkim zabudowania szkoły (dwa baraki drewniane i jeden dom piętrowy murowany — gliniany) wymagają remontu i stałej konserwacji. Na to jednak ZW LPŻ pieniędzy nie ma. Jedyne rozwiązanie widzi on w pracy systemem gospodarczym. Od tego nikt się zresztą nie uchyla. Szkoła np. zbudowała tym właśnie sposobem na górnym lotnisku (z którego korzysta) najpierw szopę na wyciągarki i ściągarki, a następnie hangar (tylko właściwie z nazwy) na szybowce, zapobiegając tym samym codziennemu transportowi sprzętu na lotnisko dolne (odległość 3 km — teren falisty). Aeroklub — również systemem gospodarczym postawił przybudówkę na wyciągarkę i ściągarkę. Wszystkiego jednak „wygospodarować" nie można, zwłaszcza, że fundusze przydzielane przez ZW LPŻ są skromne, a z pustego w próżne nie nalejesz.

W związku z perspektywą przejęcia „majątku" szkoły przez aeroklub warto by zastanowić się nad kwestią hangarowania sprzętu. Podobno loty mają odbywać się na lotnisku górnym (wg zdania „inwestycji" ZG LPŻ — jest ono w lepszym stanie niż dolne). W znajdującym się tam hangarze (szopie) można było przechowywać szybowce szkolne, o treningowym i wyczynowym sprzęcie — nie ma mowy. Hangar natomiast znajduje się (i to nienajlepszy) na lotnisku dolnym. Ustawiając więc pracę Aeroklubu Bydgoskiego na rok przyszły — trzeba uwzględnić i ten problem, aby uniknąć 3-kilometrowej „wędrówki" ze sprzętem pod górę i z powrotem. Jest to bowiem nie tylko nader męczące dla pilotów, ale również mocno niezdrowe dla szybowców.

Dalsza sprawa — to nawierzchnia lotniska, wymagająca niwelacji. Wstępne obliczenia wykazały, że jest to praca bardzo kosztowna, jeżeli będzie ją wykonywało powołane do tego przedsiębiorstwo. Inne rozwiązanie widzą tutaj pracownicy klubu i szkoły. Proponują oni przeprowadzić konserwację lotniska częściowo, pasami, przy pomocy pługa, bron i kultywatorów (w rb. przy pomocy uczniów zlikwidowano 10 000 m² nierówności lotniska, sięgających około 0,5 m głębokości), przy czym prace te mogą być wykonane w przeważającym stopniu sposobem społecznym. Aby jednak podjąć się wykonania tego, trzeba być pewnym po co i dla kogo się robi. Bo oto wielką niespodziankę wyrządzili aeroklubowi w rb. przedstawiciele Państwowego Przedsiębiorstwa Geodezyjnego, chcąc na środku lotniska wybudować 30 m wysokości wieżę wiertniczą. Była tam również komisja urbanistów, łącznie z delegacją Ministerstwa Budownictwa, która orzekła, że teren górnego lotniska — to miejsce pod przyszły ośrodek wypoczynkowy dla Bydgoszczy, a na lotnisku dolnym przewiduje się budowę osiedla robotniczego i przemysłowego. Na lotnisko — owszem — będzie też miejsce: placyk o wymiarach 400 × 400 m pod lasem.

Trzeba więc sprawy te zasygnalizować, póki czas jeszcze na uzgodnienie ich z urbanistami Bydgoszczy. Szkoda bowiem czasu ludzi z aeroklubu, którzy mają wiele szczerych chęci przygotowania właściwego pola wzlotów, jak również pracy urbanistów, planujących niejednokrotnie „sobie a muzom".

JADWIGA SARNOCIŃSKA

Reprezentacja woj. bydgoskiego na III Spadochronowych Mistrzostwach Polski. Na pierwszym planie, od lewej — Jan Walczak, Ryszard Ożarowski i Benedykt Kempski. **Foto: B. Koszewski**

ALARM DLA MYŚLIWCÓW

Napisał: **BENEDYKT DĄBROWSKI** · **10** · Ilustrował: **JANUSZ GRABIAŃSKI**

Kierując się nikłymi smugami światła padającego przez przymknięte okiennice, wchodzimy na ganek dworu i do jadalni. Wielką izbę zapełniają mundury. Kilka woskowych świec w ciężkich lichtarzach rzuca drgające światło, w którym twarze obecnych mają szarość popiołu. Długi, zastawiony porcelaną i szkłem stół gromadził towarzyszy dzisiejszych walk. Obok szczeniaków, ledwie przybyłych ze szkół do eskadr — doświadczone wygi. Wśród jednych i drugich wyłoniły się już asy najczystszej próby. Oto porucznik Dudwał z rozwianą czupryną, ma na swym koncie dwa zestrzały. Plutonowy Kiedrzyński — jednego. Spalony wiatrem na kolor cygańskiej miedzi, podporucznik Sawicz, zestrzelił Heinkla. Wytworny, przystojny kapitan Frey — dowódca mej eskadry. Kapral Niewiara, suchy jak wiór kapral Bielecki, starszy szeregowiec Adamek, „poleszuk" Brzozowski, Kędziora — kumple najdroższe z SPL d M-u.. Podchorąży Miksa — kolega niezawodny. Dowódca dywizjonu — chmurniejszy niż w południe...

Zwolna oswajając się ze światłem, przyglądam im się z ciepłem w sercu. Większość jest już podochocona. Próbuje zapomnieć o wojnie. Rząd połyskujących butelek scherry i benedyktyna, służba folwarczna ochoczo roznosząca wino i ciasto, obecność państwa Grochulskich — gorących patriotów i przemiłych gospodarzy i ten wspaniały duch łączącego nas braterstwa, składają się na atmosferę niepowtarzalną.

Niespodzianie, w rogu wytartej kanapy, dostrzegam porucznika Gabszewicza! A więc jednak żyje! Jakże się cieszę. Ależ szczęście ma ten chłop. Palił się przecież w powietrzu. Strzelali do niego na spadochronie. I nic! Nuci teraz jakiegoś walca, kołysząc do taktu trzymany w ręku kieliszek. Druga ręka spowita grubym opatrunkiem spoczywa na temblaku. Twarz błyszczy wazeliną, pokrywającą wodniste ślady poparzeń. Z włosów szkliwo. Ale to są głupstwa. Z tego wyliże się prędko. Nasze spojrzenia spotykają się. Gabszewicz przestaje śpiewać i porozumiewawczo mruży do mnie oko.

— Aaa! Jesteś — woła. — Dajcie mu kieliszek! Ktoś wciska mi w dłoń napełnioną do połowy szklankę. — Pij Krzysztofie. Na pohybel Meserom.

Wychylam ten toast radośnie, do dna. Siedzący obok podporucznik Szalewicz, pociąga mnie na sofę. Naprzeciw mam karpala Niewiarę. Ręce jego, trzymające nóż i widelec drżą ledwo widocznie, ale wyraźnie.

— Co ci jest? — pytam.

Podnosi głowę, ale milczy, patrząc na mnie obcymi oczami. Pijany?... Miejsce obok niego jest puste. Rano siedział tu podchorąży Wróblewski. Teraz rozumiem. Teraz przypominam sobie brakujących. Dokoła widnieją niezajęte krzesła tych, którzy dziś przecież byli tu jeszcze z nami. Przed oczami przesuwają mi się postacie: brakującego Andrzeja, kaprala Wróbla, podchorążego Sławca, Karola... Paweł zostawił mi swoją gitarę. Widzę ją na zwykłym miejscu. Nigdy już pewnie na niej nie zagra. Na wieszaku — kurtka Andrzeja. Zostawił ją w gorączce alarmowego startu... Coś ściska mi gardło. Przez chwilę mam uczucie, że porucznik Sędzielowski i podporucznik Szymański, którzy polegli, umrzeć musieli po to, abyśmy my, tu zebrani mogli spijać wino... Z odrętwienia wyrywa mnie głos podpułkownika Pamuły. Jestem zaskoczony. Nie zauważyłem go dotąd. Pytam Szalewicza w jaki sposób podpułkownik wrócił na lotnisko.

— Zarekwirował na szosie limuzynę jakiegoś starosty — słyszę w odpowiedzi.

Zalega cisza. Spoglądają na nas szaro-stalowe oczy, wyrażające tak bezwzględność dla samego siebie, jak i dla innych, a pełne wzgardy dla okrutnego rzemiosła — dla wojny. Poorana zmarszczkami twarz, nosi z prawej strony obrzmiały, świeży ślad, jak po zacięciu biczem, To znak ciosu linek spadochronowych w czasie skoku. Mundur poszarpany, zalany oliwą. Obandażowana dłoń ujmuje kielich.

— Koledzy — mówi głosem zdradzającym wzruszenie. — Wznoszę toast za tych, którzy polegli dziś śmiercią lotnika...

Wstajemy wszyscy. Spojrzenia kierują się w stronę pustych krzeseł.

KONIEC

Benedykt Dąbrowski w kabinie „P-jedenastki" w 1939 roku.

PILOT 114 ESKADRY

W jasnym prostokącie zwrotnego lusterka mignął samolot. Pilot „P-jedenastki" Benedykt Dąbrowski odwraca błyskawicznie głowę. Nieco wyżej gonią go trzy Messerschmitty-109. W każdej chwili mogą rozpocząć atak. Są coraz bliżej. Aby ich ubiec Polak po raptownym wyjściu z ciasnego zakrętu otwiera ogień do zaskoczonych wrogów.

W szaleńczej gonitwie — gdy w skroniach myśliwca przyspieszonymi uderzeniami wali puls — co kilka sekund krzyżują się smugi pocisków między maszynami. Za każdym przerzutem steru, za każdym unikiem szybszym niż myśl przeciwnika kryje się mistrzostwo walki zdobyte w Wyższej Szkole Akrobacji i Strzelania Powietrznego w Grudziądzu. Lecz gdy nerwy i siły osiągają granice wytrzymałości, pierś Dąbrowskiego rozpiera radość: jeden Me-109 zaczyna dymić.

W tym momencie inny Messerschmitt celną serią dosięga Polaka. Pilot kuli się w kabinie. Opanowuje go dziwne uczucie: przyjemne ciepło połączone z sennością. Jest 14 września 1939 r. Jak na ekranie przesuwa się przed jego oczami młodość: Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich, po której ukończeniu w 1939 r. otrzymuję przydział do 114 eskadry myśliwskiej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie; pierwszy dzień września i pierwszy zestrzelony samolot Ju-86; płonąca Warszawa; pojedynki powietrzne; rodzina, bliscy; potem Radawiec, Łuck, Chełm...

Przy lewym skrzydle Pezetela kołysze się oderwana lotka. Okropny ból w nodze zaczyna się wzmagać. I wtedy aby go uniknąć pragnie stracić przytomność. Ale los jest nieubłagany. Wyciągnięty z płonącej „P-jedenastki" dziewiętnastoletni myśliwiec nie traci jednak świadomości. Tylko nogi zwisają mu bezwładnie. Ciężko ranny przebywa później uciążliwą drogę z Włodzimierza Wołyńskiego do Szpitala Ujazdowskiego w Warszawie. Po opuszczeniu go w 1941 r. rwie się do walki. Wkrótce zostaje dowódcą „Korpusu Lotniczego Armii Krajowej". Organizuje wykłady lotnicze, przeprowadza akcje sabotażowe. Dnia 24 stycznia 1945 r. po południu kieruje zajęciem lotniska bydgoskiego, uniemożliwiając jego wysadzenie w powietrze. Po krótkiej, lecz zaciętej walce oddział Dąbrowskiego opanowuje lotnisko, zdobywając 68 samolotów, 28 spadochronów oraz poważną ilość sprzętu lotniczego. Pięć dni później po przybyciu władz radzieckich, Dąbrowski zostaje komendantem lotniska, z którego na front startują samoloty pułków „Warszawy" i „Krakowa". W niedługim też czasie rozpoczyna pracę jako kapitan statku powietrznego PLL „Lot". W 1947 r. pisze książkę pt. „114 STARTI", która dwukrotnie ukazuje się nakładem „Czytelnika". W lipcu 1950 r. usunięto go z lotnictwa wraz z 36-osobową grupą personelu latającego. Dopiero w maju 1955 r. podejmuje pracę w budownictwie. Obecnie oczekuje na rehabilitację.

W bieżącym roku przystępuje do odtworzenia wydarzeń z walk Brygady Pościgowej, której pilotem był przez cały okres jej działalności. Drukowany w odcinkach obszerny fragment tych wspomnień pt. „Alarm dla myśliwców" cieszył się niesłabnącym zainteresowaniem wśród Czytelników. Nic w tym dziwnego, bowiem pasja z jaką przekazuje on swoje myśli wypływa nie tylko z dużej znajomości zagadnienia, ale i z prawdy zawartej w opisach.

Spotkania z Benedyktem Dąbrowskim należą do przyjemnych ze względu na interesującą tematykę. Mimo woli, gdy patrzę na mały znaczek 114 eskadry myśliwskiej wpięty do klapy jego marynarki, zapytuję:

— Jak dalece „Alarm dla myśliwców" jest prawdziwy?

— Od początku do końca. Wszystkie podane tam szczegóły walk, zdarzeń, nazwiska są jak najbardziej autentyczne i zawierają wierne relacje z pierwszego dnia wojny.

— Naszych Czytelników interesują dalsze losy bohaterów pana wspomnień. Czy można prosić o szczegóły?

— Oczywiście. Wielu kolegów walczyło do końca wojny i żyją do dzisiaj, a wielu zginęło. I tak: Struczak latał w dyonie bombowym 301, obecnie pracuje pod Warszawą; Gabszewicz był dowódcą dyonu 316, później skrzydła 131, a następnie objął zgrupowanie myśliwskie; Frey i Barański żyją — latali w dyonie 306; plutonowy Kiedrzyński żyje i dosłużył się stopnia majora; kapral Cwynar żyje, był dowódcą dyonu 315; Sidorowicz jest pilotem sanitarnym w Białymstoku, a Samulewski wykładowcą w Technikum Samochodowym w Warszawie; Palusiński i Rajca są w kraju; Szmejl, Niewiara, Olewiński, Zieliński, Karubin i Borowski zginęli nad Wielką Brytanią, Adamek nad kanałem La Manche, a Wojtowicz nad Francją.

— A podpułkownik Pamuła?

— Ten legendarny myśliwiec walczył zawsze z dużym powodzeniem tak we Francji jak i nad Wielką Brytanią; zadziwiał swoim mistrzowskim opanowaniem samolotu. Zmarł na zakażenie w Blackpool w 1943 roku.

— Jak postępuje pana praca nad nową książką?

— Chcę ją ukończyć do czerwca przyszłego roku. Będą to opisy walk czterech eskadr myśliwskich Brygady Pościgowej: 111, 112, 113 i 114. Jej tytuł: „Eskadry straceńców".

Oczekując od Benedykta Dąbrowskiego interesującej i potrzebnej książki — dla którego lotnictwo stało się częścią składową życia — pragniemy go znowu zobaczyć jako kapitana statku w Polskich Liniach Lotniczych „Lot". Niech się stanie zadość słusznej zasadzie: właściwy człowiek na właściwym miejscu.

Tadeusz Malinowski

Benedykt Dąbrowski jako pilot PLL „Lot" w pierwszych lotach po wojnie.

ABY SKOŃCZYĆ Z PODZIAŁEM NA „BIAŁYCH" i „CZARNYCH"

ROMAN SZYLBERG
Starszy instruktor pilot

JESTEM stałym czytelnikiem „Skrzydlatej" i muszę przyznać, że czytam to pismo nałogowo. Bardzo dużo korzystałem w swej pracy instruktorskiej z artykułów zamieszczonych w tymże piśmie. Przecież ludzie, którzy wypowiedzieli swe zdania, byli najczęściej doświadczonymi fachowcami w dziedzinie lotnictwa. Ich wypowiedzi, uwagi, rady były dla mnie (szczególnie w początkowym okresie mej pracy zawodowej) bardzo cenne. Mówiąc prostym językiem: uczyłem się. Wypowiedzi zamieszczane w „Skrzydlatej" w przeważającej ilości uważałem za słuszne i często brałem je jako pewnik. Małe stosunkowo doświadczenie nie przeszkadzało mi w analizowaniu wypowiedzi starszych ode mnie i doświadczonych fachowców. Odrzucałem to, co wydawało mi się wątpliwej wartości, a szczerze uczyłem tego co słuszne, wynikające z dużego doświadczenia innych.

Dlatego dziś, po paru latach przepracowanych w byłej LL i obecnie LPŻ, pozwolę sobie na skrytykowanie artykułu napisanego przez ob. Jerzego Staronia. Artykułu, który nie tylko moim zdaniem, ale zdaniem całej naszej załogi („białych i czarnych") należy do tych właśnie szkodzących i siejących zarazę choroby „biały — czarny" na resztę aeroklubów. Należy tu docenić dobrą i szczerą niewątpliwie intencję autora, który niestety nie potrafił trafnie przeprowadzić analizy „choroby" i postawił fałszywą diagnozę, która zamiast leczyć — zabija. Postaram się udowodnić swoje twierdzenie:

W 1947 r. w byłej Lidze Lotniczej, w okresie gdy stawiałem pierwsze kroki w „awiacji", nie było tzw. podziału na „białych i czarnych", ani antagonizmu pomiędzy kadrą lotną i techniczną. Ludzie, którzy pracowali w owym czasie, byli oddani lotnictwu bez reszty. Płace wtedy były nędzne i człowiek, który nie kochał swego zawodu, musiał rezygnować ze swej pracy. Sarkanie nic mu nie pomogło. Mówiono wtedy: „Jak ci się nie podoba to sobie idź do diabła". Żaden pracownik nie przypuszczał, że ta choroba „biały — czarny" istnieć będzie kiedykolwiek. To byli ludzie dorośli, ludzie, którzy chcieli być związani z lotnictwem jak najściślej, za każdą cenę.

Jak wynika z artykułu ob. J. Staronia — z owych dawnych zapaleńców we wspomnianych aeroklubach została znikoma ilość; wykruszyli się, a nowi to właśnie ludzie chorzy. Nie wyobrażam sobie takiego mechanika, który mamniemanie o swojej pracy, jako o pracy gorszej, która go krzywdzi, poniża i zalicza do tzw. „czarnych", jako ludzi podlejszych (niżej urodzonych) — darzonych mniejszą sympatią i szacunkiem od tzw. „białych". Sam fakt takiego rozumowania świadczy o mentalności takich ludzi, którzy widocznie mają poglądy czysto rasistowskie. Dla nich czarny to niewolnik itd.

Powodem antagonizmu — moim zdaniem — jest niczym nieuzasadniona zazdrość tych ludzi. Potrafią oni zazdrościć każdemu, obojętne w jakim zawodzie by pracowali. Bo przecież jest rzeczą jasną, że nikt nie zmuszał ich do obrania sobie zawodu mechanika lotniczego czy pilota-instruktora. Uważam, że każdy człowiek powinien sobie obierać zawód według własnego zamiłowania i możliwości. W każdym zawodzie można być dobrym, cenionym fachowcem i wtedy inni będą zazdrościć sukcesów.

Piszę o tym szeroko, bowiem zagadnienie wyżej wspomnianej „choroby" dotyczy w mniejszym lub większym stopniu aeroklubów.

O PODZIALE LUDZI

Autor wspomnianego artykułu pisze: „Nie wolno nam tolerować dalszego **sztucznego** podziału na „białych" i czarnych". Chyba najwyższy czas na skończenie z bajeczką, że pilot posiada jakieś wyższe cechy, wyróżniające go spośród innych ludzi" itp.

Uważam, że pisze słusznie, aby nie tolerować **„sztucznego"** podziału, a raczej należałoby ten podział zrobić zupełnie naturalnym. **Podzielić ludzi w aeroklubach, tylko nie na „białych i czarnych"**, a na ludzi wartościowych (rozmiłowanych w lotnictwie), poświęcających się dla idei, dla lotnictwa i na ludzi, którzy marzą o białych rękawiczkach, karocach i lekkim chlebie, ludzi, którzy zazdroszczą innym ich osiągnięć, zdolności, szacunku, jakim się cieszą, i w ogóle wszystkiego co osiągnęli dzięki swej pracy i zamiłowaniu, ukochaniu zawodu (obojętne czy zawodu pilota lub mechanika).

Przykład:
Były mechanik wg systemu ob. J. Staronia „czarny", a dziś starszy technik Aeroklubu Bielskiego ob. Matuszek — chodzi w czarnym zaolwionym kombinezonie roboczym. Ilekroć przylatywałem do Bielska spotykałem ob. Matuszka przy „rozbebeszonym" silniku z twarzą spokojną, skupioną, wykonującego swoją pracę, która — widać od razu — pochłania go zupełnie (a przecież pracuje w tym zawodzie tyle lat — mógłby więc być znudzonym technikiem i tylko rozkazywać). Silniki różnych rodzajów zna lepiej niż niejeden „czarny" (chory) zawartość swoich kieszeni. Jest człowiekiem powszechnie szanowanym, znają go wszyscy miłośnicy lotnictwa w całej Polsce, można mu zazdrościć, bo jest czego. To człowiek lotnictwa, specjalista wysokiej klasy. Kiedyś pracował za małe wynagrodzenie. Obecna poprawa warunków umacnia go tylko w swej pracy. Takich przykładów mamy moc. Np. ob. Skóra, czy Laudan i im podobni mechanicy, którzy cieszą się wielkim szacunkiem nie tylko wśród kadry technicznej i kierownictwa, ale u wszystkich, nawet tych „białych". Ciekawy jest fakt, że ci „czarni" żyją w jak najlepszych stosunkach przyjacielskich z „białymi".

Ktoś na pewno zadałby pytanie, dlaczego piszę o ludziach z innych aeroklubów? Odpowiem: dlatego, aby podkreślić, że jako pilot znam swych towarzyszy pracy (tych lekarzy samolotów) na każdym lotnisku i — co jest zupełnie naturalne — lepiej czuję się w powietrzu, gdy samolot mój sprawdził dobry „lekarz", taki jak Matuszek, Skóra, Laudan i im podobni, niż jakiś tam dotknięty chorobą „biały — czarny" który jest mechanikiem z przypadku.

O LUDZIACH W LOTNICTWIE SPORTOWYM

Zanim przystąpię do omówienia zagadnienia postaram się podzielić tych ludzi na 4 grupy zasadnicze:

a) Prawdziwi ludzie lotnictwa
b) Ludzie w lotnictwie z przypadku
c) Karierowicze
d) Głupcy o wielkich ambicjach, którzy sami nie wiedzą czego chcą.

O ludziach a) Na szczęście jest ich dość dużo w naszym lotnictwie wojskowym i cywilnym, w przeciwnym wypadku nasze „Skrzydła" nie byłyby sławne w świecie. To ludzie honoru, pracy, o wielkim zamiłowaniu do lotnictwa i poświęceniu.

O ludziach b) Takich jest jeszcze wielu, najczęściej wśród kadry technicznej (piszę obiektywnie). Ci mogą pracować wszędzie: przy autobusach, w mleczarni, w żłobku, w lotnictwie itd. Wszędzie, aby im dobrze płacono i nie wymagano od nich zbyt wiele pracy, a poza tym darzono ich szacunkiem i podziwem.

O ludziach c) Mieliśmy szereg dowodów, że tacy byli: ucieczki za granicę, oszustwa, kradzieże itp., tylko nie zamiłowanie do lotnictwa.

O ludziach d) To ludzie kategorii b) tym jednak niebezpieczniejsi, że pozbawieni „kropelki" logiki i zdrowego rozsądku i co gorsze — zajmujący często wysokie stanowiska kierownicze. Ci właśnie ludzie mają w sobie coś ze wszystkich w/w kategorii z wyjątkiem a). Dowodem tego są ich posunięcia, np. niewłaściwie zrozumiane oszczędzanie. Był okres kiedy zalecono nam oszczędzać listy wzlotów, a zmarnowano samolot po generalnym remoncie, który stał 2 lata bezużytecznie i poszedł „pod młot". Przykładów takich jest dużo.

Po tym tasiemcowym wstępie mogę już wypowiedzieć co myślę o antagonizmach panujących we wspomnianych aeroklubach.

Otóż w aeroklubach tych są wszystkie wyżej wspomniane kategorie ludzi. Współczuć należy ob. Dąbkowskiemu, którego znam tyle lat jako człowieka kategorii a) i należałoby pomóc mu w wypędzeniu lub wychowaniu ludzi, którzy utrudniają jego pracę. Trzeba podkreślić, że artykuł ob. J. Staronia wybitnie pomógł właśnie w utrwaleniu się choroby „białych — czarnych" i nie tylko w wymienionych aeroklubach, lecz i w pozostałych. Wiemy, że ta „choroba" dotknęła większość aeroklubów.

Wypowiedź autora artykułu o czyszczeniu sprzętu i poznawaniu go w ten sposób przez instruktora, jest niezupełnie słuszna. Każdy instruktor zanim nim został musiał zdawać egzamin przed komisją państwową ze znajomości samolotu i to wcale nie gorzej niż mechanik. Przez okres tylu lat pracy na jednym i tym samym samolocie, taki instr. jak ob. Dąbkowski poznał swój samolot aż nazbyt dobrze. Szczerze mówiąc — samolot „CSS-13" powinien już dawno spocząć w muzeum. Jestem przekonany, że gdyby zsumować godziny przepracowane na sprzęcie samolotowym przez Dąbkowskiego ilość ich przewyższałaby na pewno czas pracy niejednego z tych, zwłaszcza młodych, mechaników lotniczych, którzy mają przeważnie największe pretensje i fałszywie pojętą ambicję.

Dodać tu należy koniecznie, że każdy (z małymi wyjątkami) z instruktorów, aby móc latać czyścił kiedyś i pieczołowicie się opiekował samolotem, na którym miał latać. Robił to z zamiłowania, a nie za pieniądze. W 1946 lub 1947 r. nie było tak łatwo zostać pilotem lub mechanikiem. Osiągali to ludzie, którzy naprawdę kochali lotnictwo i niejednokrotnie dopłacali, aby latać. Uważam, że tych ludzi należy i trzeba darzyć szacunkiem. Nie trzeba zapominać, że oni przeszli już okres „rekrucki" i dziś na pewno dobrze wywiązują się ze swych obowiązków, a czyszczeniem samolotów można z kolei obarczyć początkujących, jak to robi Aeroklub Łódzki. W Łodzi np. sprzęt czyszczą uczniowie i piloci trenujący, (szkolą się przecież darmo, można chyba od nich tego wymagać). Mechanik i instruktor wypełniają natomiast swoją pracę fachową i problem czyszczenia samolotu przestaje być problemem (trochę dobrych chęci i inicjatywy).

Trzeba jeszcze widzieć to, że instruktorzy pracowali kiedyś, szczerze i z zamiłowaniem, za o wiele niższe wynagrodzenie. Dla nich kwestia wynagrodzenia nie była dominująca i dlatego w naszym lotnictwie kadra lotna nie zmieniała się tak, jak kadra techniczna. W kadrze technicznej mamy mniej tych zapaleńców, którzy przetrwali ten trudny okres lat minionych.

Reasumując — widzimy właśnie ten rzeczywisty, a nie „sztuczny" podział ludzi, nie według rodzaju wykonywanego zawodu, lecz według wartości pracownika.

Wśród kadry lotnej jest kilku tzw. świeżych młodzików „sodowiarzy", którym należy zmyć głowę, lecz to jest znikoma ilość (zresztą Zarząd Główny LPŻ poznał się na nich i odpowiednio potraktował) i ci nie powinni zaważyć na tym, aby całą kadrę lotną, za jej lata ciężkiej pracy, traktować jak chorą arystokrację.

To śmieszne może, że bajeczka o tym, że „pilot posiada jakieś wyższe cechy wyróżniające go spośród innych ludzi", po części jest prawdziwą. Te cechy to:

a) prawdziwe ukochanie latania
b) odwaga
c) bezinteresowność wykonywanego zawodu
d) zdrowie
e) zdolność wyrzeczeń dla latania itp.

Tych cech można by było przytoczyć więcej. To jest czysta prawda, tu nie można kłamać, ani udawać zamiłowania do tego zawodu, bowiem za drogo by to takiego osobnika kosztowało. Chciałbym dodać, że w każdym zawodzie powyższe cechy są osiągalne, tylko trzeba dojrzeć do tej miary i odszukać siebie. Sarkać każdy potrafi i w każdym zawodzie.

KILKA SŁÓW O WYLECZONYM AEROKLUBIE ŁÓDZKIM

Kiedyś „chory" dziś już wyleczony (operacja się udała) aeroklub walczy o jedno z czołowych miejsc. „Biali" z „czarnymi" mogą razem przysłowiowe „konie kraść". Wszyscy lżej oddychają, praca przy tym samym wysiłku stała się wydajniejsza (na co mamy dowody). Dziś właściwie „białoczarni" cieszą się wspólnie ze wspólnych osiągnięć. „Epidemii" nie ma. W imieniu całej naszej załogi życzę aeroklubom z dorzecza Wisłoku i Wisłoki szczęśliwej operacji nowotworów, aby mogły pracować zdrowo dla ogólnego dobra.

P. S. Proszę redakcję „Skrzydlatej", o ile to możliwe, o zamieszczenie w całości mego artykułu. Nie jest to wyłącznie moje zdanie, lecz całej naszej załogi. Na dowód — podpisy: starszy mechanik samolotowy — Szczepaniak, starszy instruktor — R. Zajda, starszy mechanik samolotowy — M. Stępniak, starszy mechanik samolotowy — Olesienkiewicz, starszy instruktor samolotowy — Kędzielewski, kierowca — St. Anioł, mechanik samolotowy — Rutkowski, starszy mechanik samolotowy — Karwański, starszy technik samolotowy — Łajdych, stolarz lotniczy — Kalita, starszy mechanik lotniczy — Waliszol, mechanik lotniczy — Kocik.

Pilot Ryszard Zajda z Aeroklubu Łódzkiego. Razem z mechanikiem Marianem Szczepaniakiem zajęli oni jako załoga szóste miejsce.

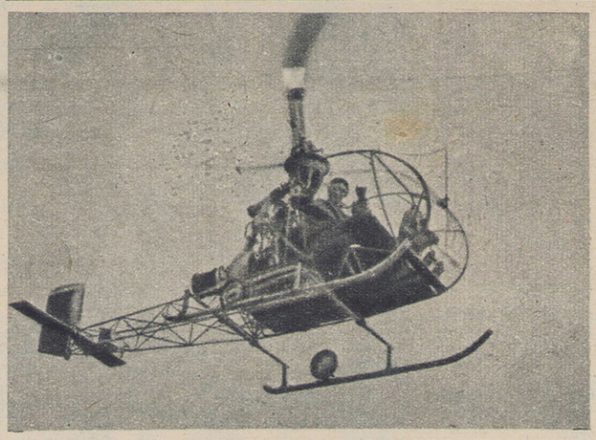
Dwunaste miejsce w klasyfikacji końcowej II MSP zajęła załoga: pilot Seweryn Przybylski i mechanik Franciszek Przybylski z Aeroklubu Łódzkiego. Foto: B. Koszewski.

SNCASO 1221 „DJINN"

FRANCJA

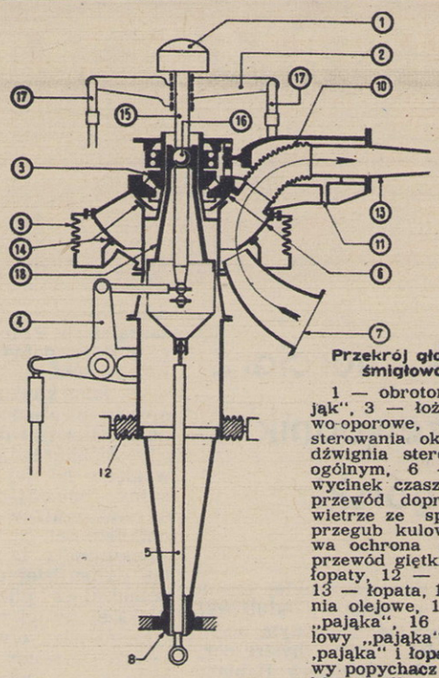
WŚRÓD śmigłowców, jakie w ostatnich latach weszły do seryjnej produkcji, wyróżnia się szeregiem oryginalnych rozwiązań francuski śmigłowiec SNCASO 1221 „Djinn". Jego zespołem napędowym nie jest konwencjonalny silnik tłokowy czy nawet turbinowy pracujący na wał, ale turbinowa sprężarka tłocząca sprężone powietrze do dysz wylotowych na końcach łopat. Poza tym „Djinn" wyróżnia się prostotą, lekkością rozwiązania konstrukcyjnego i doskonałymi osiągami.

Konstruktorzy biura SNCASO pracowali nad napędem odrzutowym śmigłowców od pierwszych lat po zakończeniu II wojny światowej. Początkowo studiowali dorobek wojenny Austriaka Doblhoffa, który budował śmigłowce z napędem bezpośrednim łopat nośnych, później przystąpili do konstrukcji własnych. W 1946 r. ujrzał światło dzienne niezbyt udany śmigłowiec „Ariel I", z łopatami zaopatrzonymi (na końcach) w komory spalania, do których wzdłuż łopat dostarczane było paliwo i powietrze sprężane przez silnik tłokowy zabudowany w kadłubie. W roku 1948 latał „Ariel II", a w r. 1951 — „Ariel III", w którym do napędu sprężarki w kadłubie zasilającej komory spalania w powietrze, zastosowany był już nie silnik tłokowy lecz turbina gazowa. Ale i ten śmigłowiec nie wykazał zadowalających właściwości wobec czego w wyniku zebranych doświadczeń narodził się wreszcie w r. 1953 — „Djinn".



Śmigłowiec „Djinn" w locie.

W odróżnieniu od wszystkich „Arielów" w „Djinnie" zrezygnowano ze spalania paliwa w komorach na końcach łopat a zdecydowano się tylko wydmuchiwać „czyste" sprężone powietrze. Sprężania tego powietrza dokonuje turbinowa sprężarka Turbomeca „Palouste" o mocy na wale 240 KM. Cały zespół „Palouste" ma ciężar zaledwie 90 kG.



Przekrój głowicy wirnika śmigłowca „Djinn"

1 — obrotomierz, 2 — „pająk", 3 — łożysko promieniowo-oporowe, 4 — dźwignia sterowania okresowego, 5 — dźwignia sterowania skokiem ogólnym, 6 — uszczelniony wycinek czaszy kulistej, 7 — przewód doprowadzający powietrze ze sprężarki, 8 — przegub kulowy, 9 — gumowa ochrona głowicy, 10 — przewód giętki, 11 — zderzak łopaty, 12 — tłumik uderzeń, 13 — łopata, 14 — uszczelnienia olejowe, 15 — popychacz „pająka", 16 — przegub kulowy „pająka", 17 — łączniki „pająka" i łopat, 18 — stożkowy popychacz sterowania skokiem ogólnym.

„Djinn" jest jednowirnikowym śmigłowcem 2-miejscowym (wersja SO-1220 jednomiejscowa) całkowicie metalowym o uniwersalnym przeznaczeniu. Dzięki zastosowaniu zasady odrzutowego napędu wirnika śmigłowiec ten nie potrzebuje śmigła ogonowego do równoważenia momentu obracającego kadłub. Dla sterowania kierunkowego posiada ster pionowy, umieszczony w strumieniu gazów wylotowych z turbiny.

Wirnik nośny składa się z dwóch metalowych łopat nośnych, o prostokątnym obrysie. Dźwigar każdej łopaty nośnej jest jednocześnie kanałem przelotowym dla powietrza. Oryginalnie rozwiązali konstruktorzy problem przeniesienia sił odśrodkowych. Połączyli oni po prostu obie łopaty dwoma stalowymi cięgnami, przejmującymi te siły, nie utrudniającymi jednak, dzięki swej wiotkości, przekręcania łopat.

Głowica wirnika posiada komorę uszczelnioną płaszczem gumowym przez którą dostarczane jest do przewodów łopatowych powietrze ze sprężarki.

Sterowanie okresowe wirnika nośnego i sterowanie jego skokiem ogólnym odbywa się w głowicy przy pomocy położonego w osi obrotu popychacza zakończonego „pająkiem" przypominającym literę „T". Popychacz ten wykonuje ruchy osiowe jak i pochylenia boczne, zależnie od ruchów sterownic w kabinie pilota. Wirnik ustateczniany jest ciężkim prętem, wirującym razem z łopatami nośnymi.

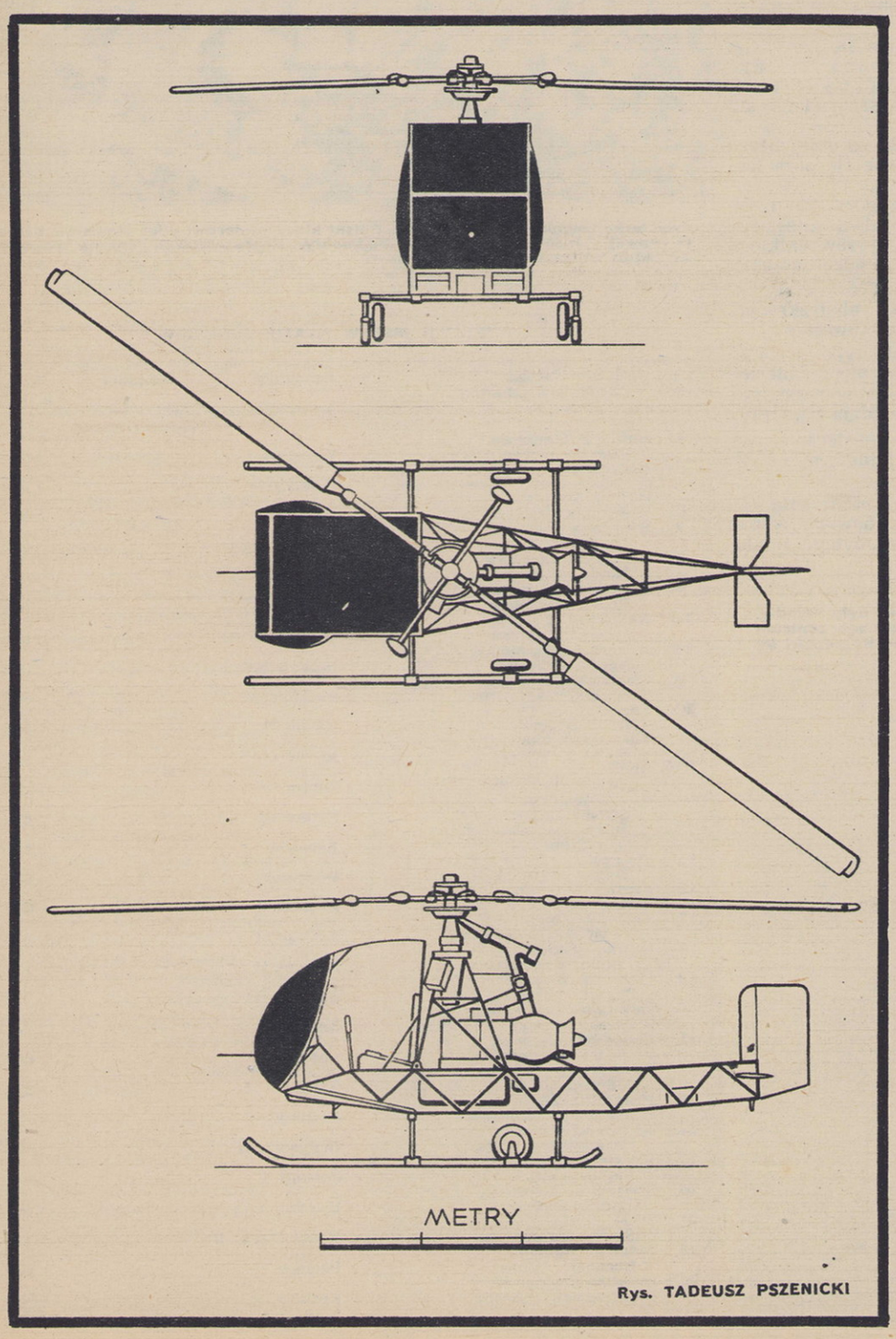
Kadłub śmigłowca „Djinn" stanowi prosta kratownica z rur stalowych. W części przedniej na kratownicy zabudowana jest kabina załogi z dwoma fotelami obok siebie, a w części środkowej kadłuba mieści się duży zbiornika paliwa.

Kabina dla 2 osób załogi osłonięta jest częściowo szybami ze szkła organicznego. W kabinie znajduje się centralna tablica przyrządów pokładowych i sterownice: 2 drążki sterowania okresowego, 2 dźwignie skoku i mocy oraz 2 pary pedałów.

Podwozie śmigłowca składa się z dwóch rurowych płóz, wspartych na zbieżnych (również rurowych) wysięgnikach kadłubowych, których ugięcie stanowi jedyną amortyzację. Płozy zaopatrzone są w niewielkie kółka służące po opuszczeniu do transportu śmigłowca po ziemi.

Interesującą właściwością śmigłowca jest jego odporność na oblodzenie mimo braku specjalnej instalacji przeciwoblodzeniowej. Dzieje się tak dzięki temu, że sprężone powietrze przepływając przez łopatę, ogrzewa ją do ok. 160°C.

inż. R. W.



Rys. TADEUSZ PSZENICKI

DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Średnica wirnika nośnego	—	10 m
Powierzchnia tarczy wirnika nośnego	—	78 m²
Wypełnienie wirnika	—	3%
Długość całkowita	—	5,3 m
Wysokość	—	2,6 m
Ciężary:		
Ciężar śmigłowca pustego	—	300 kG
Ciężar użyteczny	—	330 kG
Ciężar w locie	—	630 kG
Osiągi:		
Prędkość przelotowa	—	100 km/h
Prędkość optymalna	—	71 km/h
Max. prędkość wznoszenia	—	5 m/sek
Pułap statyczny	—	5 000 m
Czas lotu	—	1 h 45 min

„SKRZYDLATA" ROZMAWIA Z MISTRZAMI POLSKI

w klasie juniorów i seniorów na II Samolotowych Mistrzostwach Polski

Tekst: J. ZARĘBSKI Zdjęcia: B. KOSZEWSKI

Lotnik, narciarz przewodnik górski

PRZEDE mną, po drugiej stronie stolika w świetlicy klubowej, siedzi szczupły, w czerwonym dresie młody człowiek. Czarne, bystre oczy śmieją się. To Stanisław Babiarz, zdobywca pierwszego miejsca wśród juniorów na II Mistrzostwach Samolotowych Polski, nowy Mistrz Polski w klasie juniorów. Mistrz ma 25 lat, uzyskał w tym roku dyplom magistra inżyniera mechanika i reprezentował na zawodach Aeroklub Wrocławski, w czym mu dzielnie sekundował jego mechanik Bronisław Podmokły.

— Od jak dawna latacie, Kolego, i czy tylko na samolotach?

— Pilotem samolotowym jestem od roku 1952. Mam do tej pory na swym koncie 140 wylatanych godzin, z czego 110 godzin... w tym roku, głównie dzięki wykonywaniu lotów społecznych, jak np. hol szybowców i wyrzucanie skoczków spadochronowych. W ciągu czterech lat poprzednich mogłem wylatać tylko 30 godzin. Czasy nie były pomyślne dla takich jak ja, zwykłych treningowców klubowych... W tym roku również uzyskałem II klasę pilota. Latam też na szybowcach. Mam II klasę pilota, Srebrną Odznakę i wylatanych 50 godzin. Moim instruktorem pilotażu szybowcowego był Tadeusz Góra, a „praktykę" u niego zacząłem w roku 1953, przy okazji czasowego pobytu w Bielsku, gdzie pracowałem.

— Jaką konkurencję w klasie juniorów uważacie za najtrudniejszą, najważniejszą i dlaczego?

— Konkurencję E: lot okrężny, ze względu na jej charakter nawigacyjny, zmuszający pilota-zawodnika do wykazania w praktyce nabytych umiejętności z zakresu nawigacji. Konkurencja ta była trudna, lecz jak najbardziej celowa i potrzebna, pobudzająca pilotów do zwrócenia większej uwagi na nawigację. Bo z tym, mówiąc otwarcie, nie wszyscy jeszcze jesteśmy w pełnej zgodzie, wykazały to wyraźnie mistrzostwa.

— Które konkurencje Mistrzostw wygraliście?

— Żadnej. Starałem się przez cały czas latać bardzo równo, bez „wyskoków" w górę i dół. Dzięki temu tylko, tej regularności, udało mi się zwyciężyć.

— A teraz pytanie „z innej beczki": czym interesujecie się poza lotnictwem?

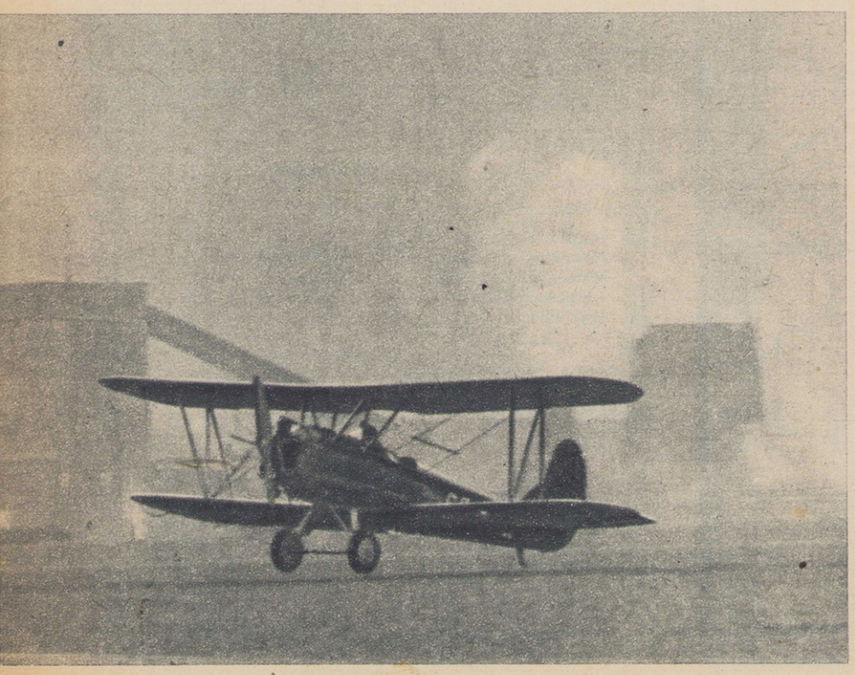
— Moją pasją są góry. Co roku muszę tam spędzić dwa miesiące. Jestem górskim przewodnikiem PTTK, a zimą prowadzę górskie wczasy narciarskie.

— Na koniec mała niedyskrecja: czy jesteście jeszcze kawalerem?

— Nie. Jestem nie tylko żonaty, ale i „dzieciaty". Od pięciu miesięcy, jeśli się można tak wyrazić, posiadam licencję ojca. Mam córeczkę.

— Brawo. Życzę serdecznie pomyślności w życiu lotniczym i osobistym.

— Dziękuję. Do zobaczenia w przyszłym roku, na nowych zawodach. Obiecuję, że zdobytego tytułu będę bronił jak lew.



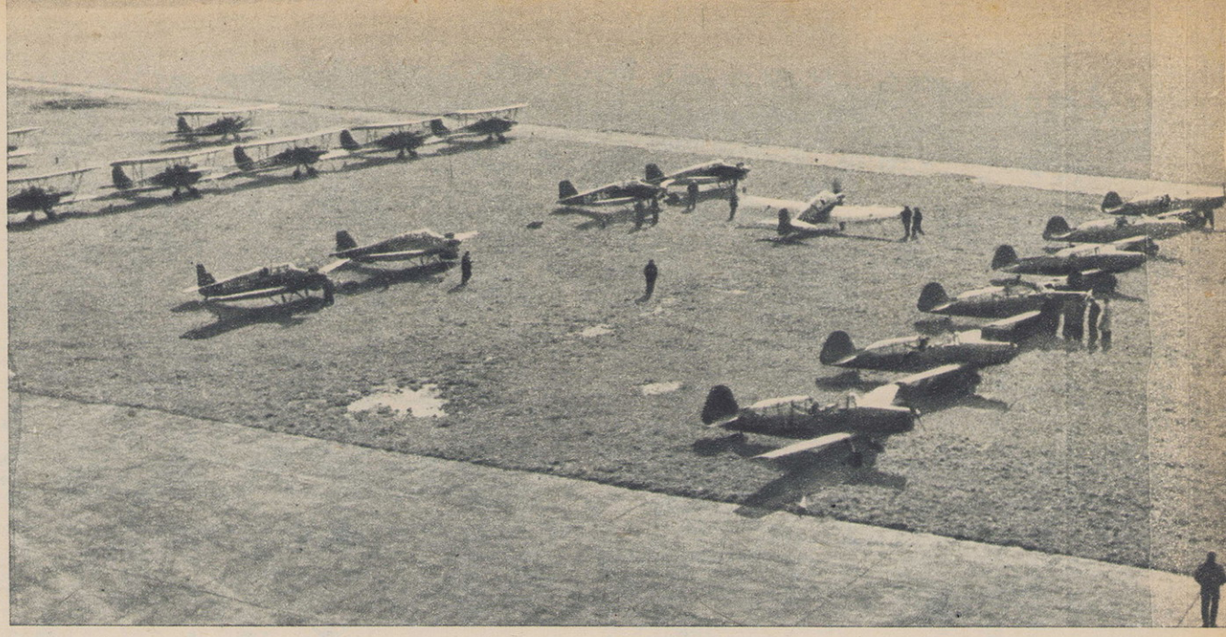
Tłem dziesięciodniowego turnieju pilotów o tytuły Mistrzów Polski były kominy, piece, gęste dymy, kopalnie, typowy dla Śląska krajobraz wielkiego centrum przemysłowego. Foto: B. Koszewski (6)

Zwycięska załoga w mistrzostwach Polski klasy juniorów: pilot Stanisław Babiarz (z prawej) i mechanik Bronisław Podmokły. Reprezentowali oni na zawodach Aeroklub Wrocławski.

WYNIKI II MSP W KLASIE JUNIORÓW

Miejsce	Załoga (pilot i mechanik)	Aeroklub	Samolot	Suma punktów
1.	**Babiarz Stanisław** Podmokły Bronisław	Wrocław I	CSS-13	1 044
2.	**Baron Jan** Tomaszewski Wawrzyniec	Olsztyn II	„	1 043
3.	**Rawicz Zbigniew** Kotylak Marian	Gliwice	„	1 007
4.	Świeczko Ludomir Murzydło Józef	Nowy Targ I	„	987
5.	Rębowski Jarosław Zemło Zygmunt	Olsztyn I	„	984
6.	Kasperek Stanisław Polak Stanisław	Lublin I	„	981
7-8.	Natkaniec Ludwik Laudan Czesław	Warszawa II	„	968
7-8.	Ackerman Stanisław Gezela Bolesław	Inowrocław I	„	968
9.	Ciesielski Andrzej Mikołajewski Hipolit	Świdnik II	„	958
10.	Legwant Gabriel Rokicki Jerzy	Kielce II	„	957
11.	Studziński Marek Bedla Henryk	Kielce I	„	929
12.	Gruba Adam Kwiek Stanisław	Mielec II	„	894
13.	Nowik Włodzimierz Górski Tadeusz	Białystok I	„	879
14.	Wiśniewski Stanisław Sala Stanisław	Rzeszów I	„	856
15.	Piotrowski Jerzy Skóra Zygmunt	Warszawa	„	854
16.	Szubra Zygmunt Kapałka Józef	Krosno I	„	852
17.	Łukasik Zbigniew Zawiecki Bronisław	Kraków I	„	845
18.	Kawala Felicjan Pabian Eugeniusz	Krosno II	„	811
19.	Matonóg Wojciech Paszek Wilhelm	Bielsko II	„	799
20.	Lewandowski Andrzej Olesienkiewicz Eugeniusz	Łódź II	„	727
21.	Ćwikliński Henryk Mela Stanisław	Lublin II	„	689
22.	Jasiński Jan Jędrzejczak Jan	Ostrów I	„	611
23.	Prandotta Zbigniew Porębski Stanisław	Świdnik I	„	564
24.	Nadowski Feliks Perkowski Marian	Białystok II	„	498
25.	Kaczmarek Tadeusz Piątek Leon	Poznań I	„	465
26.	Maślanka Bolesław Dadok Ludwik	Bielsko I	„	461
27.	Pitak Józef Stanko Franciszek	Nowy Targ II	„	441
28.	Wegner Roman Baranek Alfons	Poznań II	„	409
29.	Gołąbek Eugeniusz Okrągllicki Antoni	Kraków II	„	399

24-letni Mistrz Seniorów



Widok ogólny na samoloty biorące udział w mistrzostwach klasy seniorów, przed rozpoczęciem konkurencji. Z lewej CSS-y juniorów, przygotowane do odlotu na lotniska macierzyste.

W próbie zlotu i lądowania był siódmy, kontrolę techniczną i próbę kotwiczenia przebył jako dwunasty, w starcie na bramkę i polowym lądowaniu znalazł się już na trzecim miejscu, razem z tak wytrawnym pilotem jak Bernatowicz. Czwarta konkurencja — akrobacja obowiązująca i indywidualna — „przydusiła" go trochę, lokując na dziewiątym miejscu, ale piąta — dwa przeloty na trasach nawigacyjnych — zakończyła się jego zdecydowanym zwycięstwem. W niej to Władysław Wójcicki, 24-letni instruktor samolotowy z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, uzyskał największą ze wszystkich uczestników mistrzostw ilość punktów za odnajdywanie rozmieszczonych na trasie znaków i za najlepszą celność zrzucania meldunków. Konkurencja ta zadecydowała o jego zwycięstwie w zawodach.

Z nowego mistrza niełatwo jest wydostać tak zwaną „garść informacji". Na przeszkodzie dziennikarzowi przeprowadzającemu wywiad (o, jaka to bolesna operacja dla wielu, gorsze jak wyrywanie zęba) stała w tym przypadku wyjątkowa wprost skromność młodego pilota.

— Latać zacząłem na szybowcach, w Fordonie, przed siedmiu laty. Miałem wówczas 17 lat. Od tamtej pory każdą okazję wykorzystuję na trening szybowcowy. Uprawianie tego sportu traktuję jako wielką przyjemność. A tych, jak wiadomo, w życiu instruktora klubowego jest przeraźliwie mało. Mam II klasę pilota szybowcowego, Srebrną Odznakę i warunkowy przelot 300 km do Złotej. Wylatałem ponad 200 godzin.

— Czy dawno jesteście, Kolego, pilotem samolotowym?

— Od roku 1951. Ukończyłem wtedy naukę w Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu.

— Z jaką lokatą?

— Z pierwszą.

— No proszę! Wreszcie wydusiłem. Kandydat na Mistrza Polski krył się we wrocławskim CWL już przed pięciu laty.

— A co było po ukończeniu CWL?

— Wróciłem do macierzystego aeroklubu w Krośnie i dotąd jestem tam instruktorem. Uzyskałem I klasę pilota i mam już za sobą ponad 1 300 godzin spędzonych w powietrzu na samolotach.

— Proszę o trzy słowa na temat Mistrzostw.

— Za najistotniejsze konkurencje uważam próby D i E, tzn. akrobację i loty nawigacyjne. Jednak trasy przelotów były zbyt krótkie i pozbawione atrakcyjności ze względu na brak lądowań w terenie. W ogóle — sądzę, że mistrzostwa były udane i na dobrym poziomie. Sukcesem jest tu już rozegranie wszystkich konkurencji w zaplanowanym czasie.

— Czy nie zapomniałem czegoś jeszcze zapytać?

— Tak. Jestem żonaty, mam dwa maleństwa — syna i córkę. I moc, moc pracy na lotnisku.

— Dziękuję za domyślność. Życzę dużo pomyślności i ponowienia sukcesu w przyszłym roku.

J. Z.

Uwaga: Artykuł o przebiegu Mistrzostw ukaże się w numerze następnym.

Pilot Zbigniew Wróblewski (Aeroklub Śląski), zdobywca drugiego miejsca w mistrzostwach klasy seniorów.

Pilot Wacław Bernatowicz (Aeroklub Lubelski), najstarszy wiekiem i doświadczeniem lotniczym uczestnik mistrzostw seniorów.

Najlepszą ocenę za akrobację przewidzianą regulaminem i indywidualną uzyskał reprezentant Aeroklubu Ostrowskiego, pilot Józef Młocek.

WYNIKI II MSP W KLASIE SENIORÓW

Miejsce	Załoga (pilot i mechanik)	Aeroklub	Samolot	Suma punktów
1.	**Wójcicki Władysław** Dołżycki Michał	Krosno I	Zlin-26	1 383
2.	**Wróblewski Zbigniew** Maluchnik Roman	Katowice II	Junak-2	1 329
3.	**Dudzik Zdzisław** Majerowski Stanisław	Warszawa I	Zlin-26	1 318
4.	Kopacz Stanisław Abłażewicz Eugeniusz	Białystok I	Junak-2	1 278
5.	Wiciński Konrad Zaman Henryk	Białystok II	Zlin-26	1 248
6.	Zajda Ryszard Szczepaniak Marian	Łódź I	Zlin-26	1 230
7.	Radziemski Zenon Baranek Alfons	Poznań II	Zlin-26	1 191
8.	Gołębiewski Tadeusz Giba Adam	Mielec I	Zlin-26	1 164
9.	Konik Zdzisław Długosz Henryk	Katowice I	Zlin-26	1 161
10.	Przyjemski Zdzisław Wesołowski Zygmunt	Inowrocław I	Zlin-26	1 144
11.	Młocek Józef Marciniak Józef	Ostrów I	Zlin-26	1 103
12.	Przybylski Seweryn Przybylski Franciszek	Łódź II	Junak-2	937
13.	Małyszko Zdzisław Guzdek Stanisław	Bielsko I	Zlin-26	933
14.	Mendyka Jerzy Nowakowski Henryk	Wrocław II	Junak-2	930
15.	Janas Edward Jasiński Adam	Wrocław I	Zlin-26	929
16.	Bernatowicz Wacław Oleksy Waldemar	Lublin I	Zlin-26	841
17.	Kotapka Eugeniusz Kisielewicz Feliks	Olsztyn I	Zlin-26	769
18.	Wołek Ryszard Wiśniewski Kazimierz	Gliwice II	Junak-2	730
19.	Gołębiowski Lesław Cisek Kazimierz	Gliwice I	Zlin-26	688

KALENDARZYK KIELECKI Z OKAZJI X-LECIA AEROKLUBU

● 28 września 1945 r. odbyło się pierwsze, organizacyjne zebranie Zarządu Aeroklubu Kieleckiego.

● W kwietniu i maju 1946 r. instr. Stanisław Czarnecki przeprowadził pierwszy teoretyczny kurs szybowcowy dla 67 kandydatów.

● W czerwcu 1946 r. rozpoczęły się pierwsze loty na lotnisku w Masłowie. Od tej chwili datuje się istnienie Aeroklubu Kieleckiego.

● W październiku 1947 r. odbyły się na lotnisku w Masłowie I Okręgowe Zawody Szybowcowe Juniorów, których organizatorem był Aeroklub Kielecki przy współudziale szkół szybowcowych w Polichnie i Pińczowie. Jeden z lepszych w tym roku wyników — lot długotrwały — 12 h 30'.

● Rok 1948 — rozpoczęto budowę hangaru.

● Rok 1949 — otrzymano hangar, przydział nowego sprzętu i 5 etatów. Wzmożono intensywność latania. Pil. Henryk Kiełkowicz osiągnął długotrwałość lotu 14 h 53'. Zorganizowano II Klubowe Zawody Szybowcowe, których zwycięzcą został Marian Gorzelak. W tym roku zdobyto również pierwszą (po wojnie) w klubie Srebrną Odznakę Szybowcową.

● Rok 1950 — piloci Cetner, Gorzelak, Wojtecki i Słowikowski zdobyli Srebrne Odznaki Szybowcowe. Rozpoczęła działalność sekcja spadochronowa, pod kierownictwem instr. Mariana Kamińskiego.

● Rok 1951 — dalsze cztery srebrne i pierwsza Złota Odznaka Szybowcowa. Zdobył ją Sławomir Cetner.

● Rok 1952 — po raz pierwszy aeroklub rozpoczyna szkolenie podstawowe w trzech sekcjach: szybowcowej, samolotowej i spadochronowej.

Sześciu pilotów zdobywa srebrne, a Henryk Kiełkowicz drugą w klubie Złotą Odznakę Szybowcową.

● Rok 1953 — początkowo krzywa osiągnięć spada. Nowe kierownictwo (Jan Nawrocki i Adam Jankowski) naprawia błędy.

● Rok 1954 — większą uwagę zwrócono na spadochroniarstwo. Ludomir Świeczko zdobywa tytuł wicemistrza na I SPAD MP. Szybownicy uzyskali dalszych 7 srebrnych odznak. Średni czas wylatany przez jednego pilota — 19 h 12'.

● Rok 1955 — wszystkie sekcje zwiększają plan, w stosunku do roku poprzedniego o 20%. Uzyskano jeden diament (pil. Grzędzielski) i jedną Złotą Odznakę Szybowcową (Gajos), rekord krajowy w prędkościowym przelocie docelowym 205 km — 76,6 km/h (Cetner), pierwszy warunek do złotej zdobył Wojtecki oraz rekord krajowy na celność lądowania z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu (Sójka).

● Rok 1956 — Aeroklub Kielecki obchodzi swoje dziesięciolecie. Studziński, Wojtecki, Szymański, Batóg i Gajos uzyskali pierwsze diamenty, wykonano 8 przelotów ponad 300 km. Pięciu pilotów zdobyło Srebrne Odznaki Szybowcowe. Ogółem przeleciano 8 000 km.

ROMAN GAJOS

KONFLIKT MIĘDZY GOP I HAMOWNIĄ

POLSKIE Linie Lotnicze „Lot" posiadają Gabinet Ochrony Pracy. Zawiera on następujące działy: sanitarny, obsługi technicznej i startowej samolotów, bezpieczeństwa lotu (ma zostać znacznie rozszerzony) i warsztatowy. Ciekawy i przejrzysty układ plansz, modele i sprzęt ochronny osobistej — tworzą bardzo pożyteczny ośrodek metodyczny dla szkolenia pracowników.

Gabinet ten jest jednak mało popularny wśród pracowników i mało kto tam zagląda. Przyczyną tego jest potężny huk silników, dochodzący ze znajdującej się w pobliżu hamowni. Wydaje mi się, że dopóki Gabinet Ochrony Pracy będzie sąsiadował z hamownią nie spełni on swego zadania.

ANDRZEJ ZBIEGNIEWSKI
Warszawa

PILOCI CHIŃSCY

...przebywający w Lisich Kątach na kursie instruktorskim ukończyli tam szkolenie i w dniu 15 września przyjechali do Szkoły Szybowcowej w Lesznie, w celu odbycia praktyki.

(Kol.)

JESZCZE JEDNA MODELARNA

PO długich staraniach Zarządu Koła LPŻ przy Technikum Budowlanym we Wrocławiu powstała modelarnia lotnicza. Starania te rozpoczęto w listopadzie ubiegłego roku. Sądziliśmy, że tę rocznicę będziemy obchodzili jeszcze „na polu walki" o modelarnię, ale przewidywania te na szczęście zawiodły. Sprawę bowiem wziął ostatnio w swoje ręce instr. modelarstwa lotniczego ZW LPŻ Ryszard Komorowski i doprowadził ją do końca. W efekcie jego starań, jak również wydatnej pomocy kierownictwa internatu w osobach Adama Niskiego i Bolesława Poterały — mamy już modelarnię. Mieści się ona w przyjemnym lokalu i na wyposażenie jej nie możemy narzekać. Pracuje w niej 19 najlepszych uczniów technikum — wielkich miłośników lotnictwa. Zdają oni sobie sprawę, że te pierwsze kroki w modelarstwie lotniczym otworzą im furtkę do sportu spadochronowego, szybowcowego i samolotowego.

ZYGMUNT REWUCKI
Wrocław

FORDON ZAKOŃCZYŁ SZKOLENIE

27 września br. zakończono szkolenie szóstego i ostatniego w tym roku turnusu. Szkolenie zakończono 2 dni przed terminem, przy czym uczniowie, wykonali siedem zamiast pięciu programowych lotów na „Salamandrze".

Uroczystość pożegnania wyszkolonych pilotów szybowcowych a zarazem roku szkoleniowego odbyła się z udziałem przedstawicieli ZW LPŻ i organizacji społecznych. Wszyscy piloci otrzymali świadectwa ukończenia kursu i odznaki z dwoma mewkami, a wyróżniający się zarówno w nauce jak i zachowaniu: Gałus, Kozak, Odolański, Rzepecka, Siębor i Janiszewski — obdarowani zostali nagrodami.

FRANCISZEK GOŁATA
Bydgoszcz

W odpowiedzi na krytykę

MODELARNIA POD ZNAKIEM ZAPYTANIA...

Tak brzmiał tytuł notatki zamieszczonej w nr. 23 „Skrzydlatej". W odpowiedzi na nią Zarząd Powiatowy LPŻ w Jarosławiu wszczął starania o uzyskanie nowego lokalu dla modelarni. Jak nas informuje ZP — do dnia 30 września modelarnia lotnicza przeniesiona będzie (list pisany 25.IX) do lokalu odpowiadającego wymogom pracy modelarskiej. Nie pozostaje zatem nic innego, jak życzyć modelarzom Jarosławia dobrych wyników i stałego rozwoju tego sportu.

Szybowiec zdalnie sterowany konstrukcji Z. Korsaka z Warszawy. Foto: P. E.

Bardzo celowo skonstruowane zboczówki demonstrowali lubliniacy. Startuje uczeń instr. Opalińskiego.

IV ZAWODY SZYBOWCÓW ZBOCZOWYCH O PUCHAR „SKRZYDLATEJ"

Krótka historia zawodów

I — **Zakopane** 20—22 lutego 1953. 87 zawodników 120 modeli. Zwyciężyła ekipa **Krakowa.**

II — **Jeżów Sudecki** 6—7 lutego 1954. 53 zawodników 91 modeli. Zwyciężyła ekipa **Krakowa.**

III — **Tyniec** k/Krakowa 23—24 kwietnia 1955. 45 zawodników, 90 modeli. Zwyciężyła ekipa **Warszawy Stoł.**

IV — **Ligota Dolna** 7 październik 1956. 39 zawodników, 78 modeli. Zwyciężyła ekipa **Wrocławia.**

Celem zorganizowania zawodów o puchar przechodni „Skrzydlatej" było zachęcenie naszych konstruktorów do opracowania własnego typu szybowca zboczowego. O ile w pierwszych zawodach celu tego nie udało się całkowicie zrealizować, to z roku na rok pojawiają się coraz ciekawsze opracowania modeli mogące niewątpliwie być wzorami szybowców zboczowych.

Pierwsze zawody oparte były na przepisach szybowców klasy A-2 i wskutek tego (zbyt małe obciążenia) mało było konstrukcji typowo zboczowych, a spotykało się modele doraźnie przystosowane do startu ze zbocza.

Czwarte zawody otrzymały nowe przepisy, których celem, poprzez większe rozmiary modeli i obciążenie, było całkowite wyodrębnienie klasy zboczówek spośród innych typów szybowców. Z tych też względów tegoroczne zawody trzeba uznać za przełomowe. Pojawiło się sporo modeli oryginalnej konstrukcji i przeróbek było już znacznie mniej.

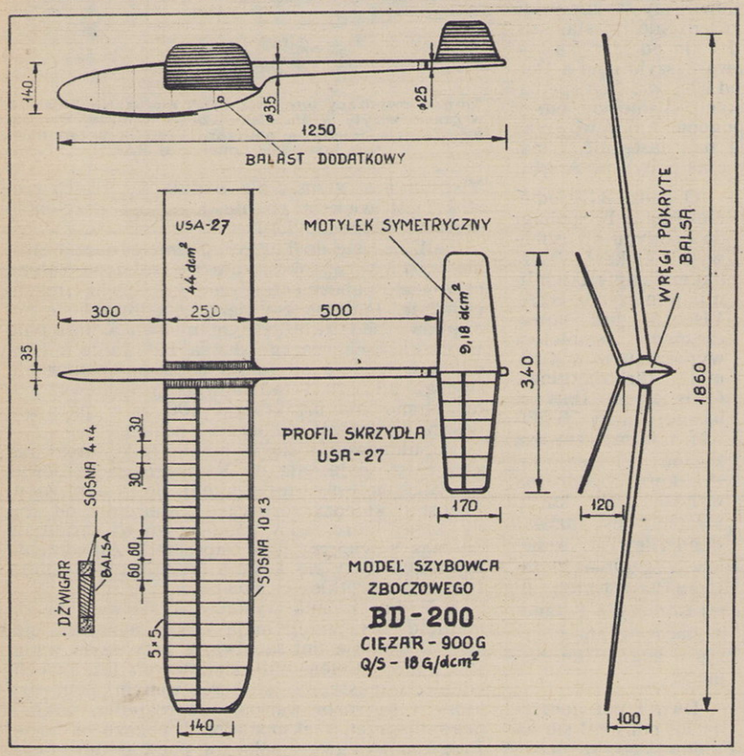
Przeglądając zestawienie zawodników i modeli w kolejnych zawodach zwraca uwagę malejąca liczba uczestników. Spowodowane to zostało mianowaniem tej imprezy ogólnopolską (pierwsze zawody były tylko międzywojewódzkie) i związanymi z tym ograniczeniami budżetowymi. Z każdego województwa startowało po 3 zawodników i 1 kierownik ekipy. Uważnego Czytelnika zaciekawia zapewne coroczna zmiana miejsca zawodów. Otóż trzeba stwierdzić, zgodnie z wypowiedziami zawodników, że każde ze zboczy na których dotychczas rozgrywano zawody miało swoje braki.

Piękno okolicy niestety nigdy nie szło w parze z odpowiednim kierunkiem wiatru (np. w Zakopanem), skłonem zbocza, no i warunkami atmosferycznymi. Idealnego zbocza do tej pory nie znaleziono. Winić można by tu organizatorów, że nie potrafili dokładnie przesondować danych zboczy, ale zarzut to niepełny. Zbyt mało mamy jeszcze doświadczeń w lotach zboczowych, a kilka startów raz do roku — na zawodach, to stanowczo za mało.

Wszystkie zawody zboczówek rozgrywano dotychczas w czasie zimy

Zradiofonizowany start na ligockim wzgórzu. O warunkach atmosferycznych mówią najlepiej stroje zawodników. Foto: P. Elsztein (3).

Najbardziej oryginalny model IV zawodów, konstrukcji B. Deglera (Kraków).



lub jesieni, stąd też powstawały trudne warunki startów (chłód, silne wiatry. śnieg, deszcz) dla zawodników.

LIGOTA 7 PAŹDZIERNIKA

IV zawody rozegrano na zboczu w pobliżu szkoły szybowcowej LPŻ w Ligocie Dolnej. Wysokość zbocza około 90 metrów. Prędkość wiatru w godzinach rannych około 11 m/sek, w południe 6 m/sek. Przelotne deszcze. Planowane rozłożenie zawodów na dni 6—7 października, nie doszło do skutku, gdyż 6 padał cały dzień deszcz. Start był zradiofonizowany przy pomocy wozu propagandowego ZW LPŻ — Opole. Każdy z zawodników miał prawo startu w promieniu 20 m od stoiska komisji sportowej. Mimo ciężkich warunków atmosferycznych (chłód i wiatr) starty przebiegały sprawnie pod kierownictwem Wł. Niestoja, pełniącego funkcję głównego komisarza sportowego. Wszystkie trzy kolejki startów wykonano w czasie od godziny 8.30 do 14.00.

Wśród nowatorskich konstrukcji do najciekawszych należały modele następujących zawodników: Bolesława Deglera — Kraków, M. Ćwierżyńskiego — Warszawa (zostali wyróżnieni dyplomami), Jaroszyńskiego — Lublin i Kazimierza Ginalskiego z Krosna. Kilka ekip, w tym lubliniacy wystąpiło z jednakowymi modelami o dobrym opracowaniu (konstruktor M. Opaliński).

Po raz pierwszy w zawodach zboczówek brał udział model zdalnie sterowany falami radiowymi konstrukcji Zenona Korsaka — Warszawa. Mechanizacji u innych modeli, niestety, nie zaobserwowano. Niewątpliwie zaważyło to na słabych wynikach lotów. Najlepszy czas bowiem — suma trzech lotów — wyniósł 275 sekund (Z. Wądołkowski — Wrocław).

Wzorów do mechanizacji nie brak było przecież. Podawaliśmy w roku ubiegłym ciekawe sterowanie prętem magnetycznym i nikt nie umiał wykorzystać tych najbardziej nowoczesnych urządzeń. Gdyby ktoś pokusił się o wykonanie takiego sterowania, nie byłoby krótkich lotów z wiatrem, a loty z uzyskaniem dużej wysokości.

Model zdalnie sterowany sprawił dużo zawodu oczekującym sensacji. O ile urządzenie radiowe działało niezwykle sprawnie, to model absolutnie nie nadawał się w ogóle do lotów (zaznaczam, że jest to moje osobiste zdanie). Żal było patrzeć na ten model zaprzeczający wszelkim zasadom projektowania szybowców. Szkoda, że kolega Korsak, utalentowany radiowiec nie poprosił o pomoc w opracowaniu szybowca którego z kolegów z Warszawy mających duże doświadczenie w konstruowaniu modeli szybowców. Marzenie kol. Korsaka, że wady modelu zostaną wyrównane dobrym sterowaniem okazały się płonne. A przecież tak łatwo można było uniknąć błędów, wykorzystując doświadczenie innych, posługując się bodaj „moją metodą" ustalenia ogólnych proporcji, krytykowaną mocno we wrześniowym numerze „Modelarza".

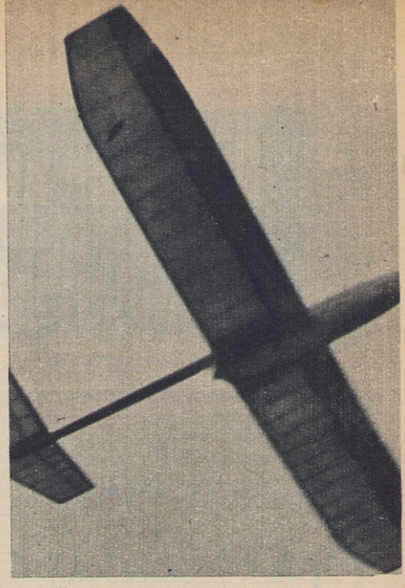
Niestety, model sterowany zdalnie musi również latać. To taka mała uwaga dla naszych radiomodelarzy.

Najlepsze loty miały te modele, które były prawidłowo wypuszczane mniej więcej z połowy wysokości zbocza. Starty ze szczytu nie udawały się, gdyż model nie wchodził w obszar dynamicznych prądów wstępujących i nie zdobywał wysokości.

Postawa sportowa zawodników wzorowa. Organizatorzy, a więc ZW LPŻ — Opole z kierownikiem zawodów mjr. Konwińskim i kol. P. Woźniakiem na czele, zasłużyli na pełne uznanie. Dzięki ich trosce uporano się z transportem, noclegami i posiłkami w sposób zadowalający. Godnym podkreślenia jest wydanie specjalnych dyplomów oprawionych w płótno w estetycznym wykonaniu.

Wnioski, jakie nasuwają się po IV zawodach zboczówek, dotyczyć mogą przede wszystkim wyboru przyszłego terenu startów. Ciekawą propozycję zgłosił kol. K. Ginalski, by przyszłe zawody zorganizować na zboczach w Bezmiechowej, słynącej z dobrych warunków terenowych. Wniosek ten jest słuszny, pod warunkiem, że koledzy z Krosna dokładnie oblatają zbocza i podzielą się swoimi uwagami ze wszystkimi za pośrednictwem „Skrzydlatej". Przypuszczać można, że i inni modelarze będą szukać idealnego zbocza dla V zawodów ogólnopolskich na swoim terenie.

Jeszcze jedna uwaga o przyszłych zawodach, którą popierali niektórzy.



Model Deglera w locie.

Mianowicie chodzi o to, by imprezę tę przenieść z okresu chłodów, śniegów i deszczu na lato, ostatecznie koniec lata. Wniosek wydaje się zupełnie słuszny i poparty doświadczeniem z minionych czterech zawodów, gdzie, niestety, mało było możliwej do zniesienia (szczególnie przez młodych zawodników) pogody. Godnym uwagi jest również projekt, by na V zawodach obowiązywało 5 startów, a nie trzy.

Ustalenie więc odpowiedniego miejsca startów i okresu, to najważniejsze zadania przyszłych organizatorów zawodów zboczówek, którzy, w co nie wątpię, otrzymają cenne rady od wszystkich zainteresowanych modelarzy.

PAWEŁ ELSZTEIN

Zwycięska ekipa Wrocławia — od lewej: Wądołkowski, Żurad (kierownik), Sypniewski i Benedik. Foto: Z. Bienias (3).

WYNIKI INDYWIDUALNE (CZAS W SEK).

1) Z. Wądołkowski — Wrocław 104 + 73 + 98 = 275
2) M. Jaworowicz — Poznań 86 + 94 + 51 = 231
3) K. Firek — Kraków 111 + 35 + 71 = 217
4) M. Sypniewski — Wrocław 22 + 94 + 90 = 206
5) B. Krzanowski — Rzeszów 23 + 45 + 128 = 196
6) K. Łapiński — Białystok 22 + 36 + 134 = 192
7) S. Woźniak — Lublin 122 + 0 + 60 = 182
8) M. Kaziród — Katowice 0 + 130 + 44 = 174
9) St. Nowak — Rzeszów 57 + 40 + 60 = 163
10) M. Ćwierzyński — Warszawa Stoł. 38 + 100 + 20 = 158

WYNIKI ZESPOŁOWE

1) Wrocław 536, 2) Rzeszów — 482, 3) Kraków — 441, 4) Katowice — 407, 5) Białystok — 376, 6) Lublin — 341, 7) Poznań — 331, 8) Warszawa Stoł. — 293, 9) Opole — 277, 10) Koszalin — 241, 11) Warszawa woj. — 107, 12) Gdańsk — 96, 13) Olsztyn — 30.

Farnborough 1956

KORESPONDENCJA WŁASNA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Mgr inż. JUSTYN SANDAUER

Foto: „Aeronautics" i „The Aeroplane"

Głównodowodzący lotnictwa ZSRR marszałek Żigariew w czasie wizyty w angielskiej bazie lotniczej Honington. Zdjęcie dokonane podczas przejścia przed frontem kompanii honorowej RAF.

DOROCZNA wystawa lotnicza w Farnborough organizowana przez Stowarzyszenie Brytyjskich Inżynierów Lotniczych i obrazująca roczny dorobek angielskiego przemysłu lotniczego jest jedną z dwu największych imprez tego rodzaju na świecie. Konkuruje z nią jedynie organizowany co 2 lata „Salon Paryski" będący w zasadzie przeglądem francuskiej techniki lotniczej, ale dopuszczający również sprzęt zagraniczny. Biorąc pod uwagę poważną pozycję lotnictwa angielskiego, współzawodniczącego ze Związkiem Radzieckim i USA, zrozumiałe staje się zainteresowanie jakie w całym świecie lotniczym budzi wystawa i pokazy w Farnborough.

48-osobowy komunikacyjny samolot turbośmigłowy Vickers „Viscount" angielskich linii lotniczych BEA. Samolotem tego typu lecieli z Kopenhagi do Londynu polscy obserwatorzy na wystawę w Farnborough.

W bieżącym roku po raz pierwszy od zakończenia wojny odwiedzili Farnborough polscy obserwatorzy z Instytutu Lotnictwa. Łącznie z trzema radiowcami, którzy po zwiedzeniu wystawy radiowej w Londynie również przyjechali do Farnborough. Grupa polskich obserwatorów liczyła 13 osób.

Należy również podkreślić, że rewanżując się za zaproszenie na święto lotnictwa do Moskwy, Anglicy zaprosili do Farnborough głównodowodzącego lotnictwa radzieckiego marszałka Żigariewa i ministra przemysłu lotniczego ZSRR — Diemientiewa, którzy przybyli wraz z licznymi specjalistami wojskowymi i cywilnymi.

Tegoroczna wystawa trwała tydzień — od 3 do 9 września.

*

Nasz odlot do Anglii doszedł do skutku dosłownie w ostatniej chwili. Wizy angielskie „przyszły" dopiero w sobotę 1 września tak, że zamówione uprzednio miejsca w samolotach odlatujących w piątek i sobotę z Pragi do Londynu musiały zostać odstąpione. Z powodu zbyt późnego załatwienia formalności i braku środka transportu wyjazd naszej grupy stanął więc pod znakiem zapytania. Szczęśliwie sobotnie i niedzielne poszukiwania połączeń lotniczych zostały dzięki staraniom „Lotu" uwieńczone powodzeniem i w poniedziałek w południe zajęliśmy 3 miejsca w rejsowym samolocie do Kopenhagi i 7 miejsc w samolocie, który transportował do stolicy Danii spory ładunek... raków. Lot obu maszyn (Il-14) trwał około 3 godziny. Piękna pogoda i urozmaicone widoki uprzyjemniały podróż (trudno o [illegible] banalny a jednocześnie bardziej trafny zwrot).

Po wylądowaniu w Kopenhadze i załatwieniu formalności związanych z pobytem do wtorku rano — połączenie do Londynu mieliśmy dopiero o godz. 3.30 — postanowiliśmy wykorzystać popołudnie i wieczór na zwiedzenie miasta, które jest oddalone o około 10 km od lotniska.

Piękna pogoda, która towarzyszyła nam z Polski do Danii zepsuła się pod wieczór. Noc spędziliśmy na lotnisku przy akompaniamencie burzy połączonej z ulewą. Niepogoda, która wówczas się zaczęła, prześladowała nas następnie z małymi wyjątkami przez cały czas pobytu w Anglii.

O godz. 3.30 odlecieliśmy z Kopenhagi do Londynu 48-osobowym Vickers Viscount'em angielskich linii lotniczych BEA. Viscount jest nowoczesnym samolotem wyposażonym w 4 silniki turbośmigłowe Rolls-Royce Dart o łącznej mocy 6 960 KM i klimatyzowaną kabinę ciśnieniową. Prędkość podróżna wynosi 500 km/h. Viscount jest dzisiaj standardowym samolotem średniego zasięgu brytyjskich linii lotniczych i stanowi bardzo cenną pozycję w angielskim eksporcie.

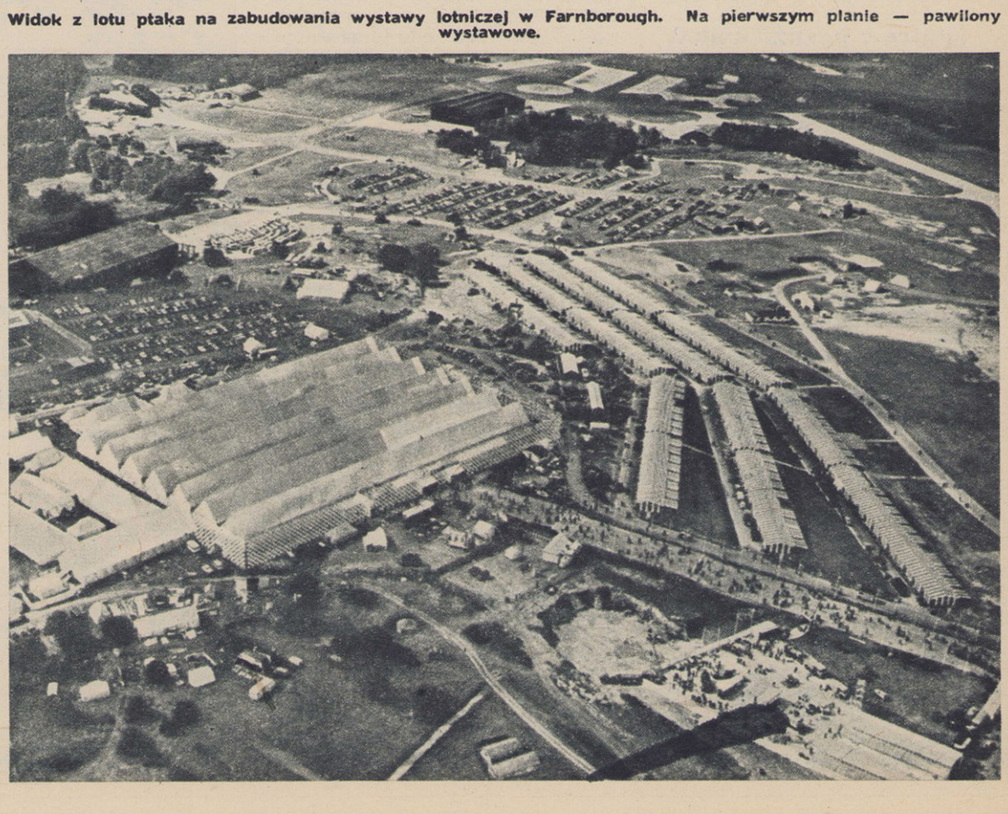
Dwu i pół godzinny lot odbywał się na wysokości około 7 000 m. Ponieważ po raz pierwszy lecieliśmy samolotem o napędzie turbośmigłowym zwróciliśmy specjalną uwagę na drgania. W stosunku do Li-2 i Il-14, które są wyposażone w silniki tłokowe, drgania w kabinie Viscount'a są słabsze ale wydaje się, że ich częstość jest większa co nie jest zbyt przyjemne podczas dłuższego lotu.

Zbliżając się do Londynu, samolot zaczął stromo wytracać wysokość, ale uszczelniona kabina całkowicie zabezpiecza przed gwałtowną zmianą ciśnienia. Podczas gdy cały lot odbywał się początkowo pod gwiaździstym niebem a następnie w blasku wschodzącego słońca, lądowanie w Londynie wymagało od załogi dobrego opanowania ślepego pilotażu i radionawigacji ponieważ pułap chmur nie przekraczał 100 m a padający deszcz ograniczał widoczność poziomą.

Po ulokowaniu się w hotelu tylko część naszej ekipy pojechała do Farnborough ponieważ nie otrzymaliśmy dostatecznej ilości zaproszeń. Pozostali koledzy rozpoczęli zwiedzanie od środy, kiedy biuro radcy handlowego wystarało się dla nas o większą ilość zaproszeń. Zagadnienie zaproszeń łączy się ściśle z organizacją wystawy i wymaga krótkiego omówienia.

Z 7 dni trwania wystawy 4 pierwsze są zamknięte, tzn. wstęp mają tylko zaproszeni goście. 3 ostatnie dni są otwarte przy czym wstęp jest płatny. Celem dni zamkniętych jest umożliwienie bezpośrednio zainteresowanym, pomiędzy których są rozprowadzane zaproszenia, dokładnego obejrzenia eksponatów i pokazu w locie. Program wystawy i pokazów podczas dni otwartych nie różni się zasadniczo od programu zamkniętego tak, że szeroka publiczność teoretycznie ma możność zobaczenia tego samego co zaproszeni goście. Praktycznie jednak zwiedzanie

Widok z lotu ptaka na zabudowania wystawy lotniczej w Farnborough. Na pierwszym planie — pawilony wystawowe.



wystawy podczas dni otwartych w ogromnym ścisku — w sobotę i niedzielę, tj. w dni wolne od pracy do Farnborough przyjeżdża kilkadziesiąt tysięcy zwiedzających — jest bardzo uciążliwe i mało efektywne. Stoiska silnikowe i osprzętowe są oblężone, a samoloty znajdują się w ogrodzeniach celem ochrony przed zbyt „namacalnymi" oględzinami. Ścisk nie przeszkadza jedynie w oglądaniu pokazów w locie ponieważ miejsca dla publiczności znajdują się wzdłuż całego pasa startowego.

Dzięki zaproszeniom, które otrzymaliśmy przez biuro radcy handlowego naszej ambasady, mogliśmy zwiedzać wystawę podczas dni zamkniętych i korzystać z informacji personelu obsługującego poszczególne stoiska. Również dostęp do samolotów z małymi wyjątkami nie był krępowany.

Przed przejściem do szczegółowszego opisu najciekawszych eksponatów i pokazów w locie należy poświęcić parę słów „widokowi z lotu ptaka". Farnborough jest niedużym miasteczkiem położonym w odległości 40 km na południowy zachód od Londynu. Mieści się tu największy angielski lotniczy ośrodek naukowo-doświadczalny RAE (Royal Aircraft Establishement), będący instytutem państwowym opracowującym zagadnienia zlecane mu zarówno przez ministerstwa jak i przez firmy prywatne. Do wyposażenia RAE należy m. in. duże lotnisko i przyległe do niego niezabudowane jeszcze tereny. Na nich właśnie zostały postawione 3 pawilony wystawowe. Konstrukcję pawilonów stanowił szkielet z rurek pokryty płótnem (ze względu na angielski klimat — oczywiście nieprzemakalnym). Wewnątrz pawilonów znalazły się stoiska około 300 firm biorących udział w wystawie. Oprócz szeregu znanych koncernów zajmujących się bezpośrednio produkcją sprzętu lotniczego jak np. Armstrong Siddeley (silniki), Bristol (samoloty, śmigłowce, silniki) czy Fairey (samoloty, śmigłowce, osprzęt), przeważająca ilość wystawców reprezentowała przemysł pomocniczy, jak: aparatura naukowo-badawcza, tworzywa sztuczne, obrabiarki do produkcji lotniczej, typowe elementy konstrukcyjne, lakiery i inne.

Należy w tym miejscu podkreślić, że na nas, znających kręte drogi kooperacji w naszym przemyśle lotniczym i trudności w uzyskaniu pomocy ze strony przemysłu hutniczego, chemicznego czy maszynowego, specjalnie silne wrażenie zrobił właśnie ten pokaz bazy na jakiej opiera się praca angielskiego konstruktora czy technologa lotniczego.

Niektóre firmy demonstrowały nie tylko eksponaty lecz również filmy przedstawiające ich zastosowanie lub produkcję. Obsługa każdego stoiska rozdawała prospekty i udzielała zainteresowanym informacji technicznych i handlowych.

Największym zainteresowaniem zwiedzających cieszyły się silniki turbośmigłowe. Oczywiście najwięcej osób grupowało się przy przekrojach silników nacznie ilustrujących ich konstrukcję i pracę.

Wystawa samolotów i śmigłowców mieściła się pod gołym niebem na placu przy lotnisku. Obejmowała ona zarówno maszyny latające podczas codziennych pokazów jak i nie biorące w nich udziału. Te pierwsze znajdowały się na placu tylko do godz. 13.00, a następnie odkołowywały na drugą stronę lotniska gdzie przygotowywały się do pokazów. Pokazy rozpoczynały się codziennie o godz. 15.00 i trwały do godz. 17.30.

Organizacja pokazów była wzorowa. Najlepszym tego dowodem jest umieszczenie 32 „numerów" w ciągu 2½ godziny. Uwaga widzów była zaabsorbowana bez przerwy. Z wyjątkiem kilku pokazów jak np. grupowej akrobacji samolotów myśliwskich Hunter i bombowców Canberra, wszystkie pozostałe obejmowały start samolotu, przelot na dużej prędkości połączony z reguły z wykonaniem kilku figur wyższego pilotażu, przelot na małej prędkości dla zademonstrowania urządzeń hypernośnych oraz sterowności samolotu następował w czasie kiedy poprzedni znajdował się jeszcze w powietrzu.

O skutecznym zabezpieczeniu naziemnym pokazów mieliśmy możność przekonać się podczas jednego drobnego wypadku, który zakończył się szczęśliwie zarówno dla pilota jak i dla samolotu. Podczas lądowania myśliwiec Folland Gnat w czasie dobiegu przy prędkości około 100 km/h skręcił nagle w prawo, skołował z pasa i rozpoczął „slalom" po trawie. Samolot nie zdążył się jeszcze zatrzymać, gdy 2 samochody straży pożarnej rozpoczęły pościg. W kilkanaście sekund później oba samochody stały po obu stronach samolotu gotowe do akcji.

Pokazy lotnicze w Farnborough. Przelot samolotu wojskowego Short Sperrin, wyposażonego w dwa silniki De Havilland Gyron.

Podczas pokazów żaden z samolotów nie zademonstrował przelotu z prędkością naddźwiękową. Fakt ten nie świadczy bynajmniej, że angielskie samoloty nie rozwijają prędkości naddźwiękowych. Aktualny rekord świata prędkości lotu należy do demonstrowanego w Farnborough FD-2 (Fairley Delta-2) i wynosi 1 822 km/h. Przyczyna leżała gdzie indziej. Podczas przygotowań do pokazu piloci latający na 2 prototypach FD-2 ćwiczyli nalot z dwu przeciwległych kierunków na Farnborough. Nalot odbywał się z prędkością naddźwiękową, przy czym „gwoździem" programu miało być zderzenie fal głosowych nad lotniskiem. Niestety ludność okolicznych osiedli nie wykazała entuzjazmu dla tak atrakcyjnego programu i złożyła u władz protest przeciw zakłócaniu spokoju. Po dłuższych debatach władze zabroniły organizatorom pokazów wykonywania lotów z prędkością naddźwiękową na wysokości mniejszej niż 9 000 m. Przez cały czas trwania wystawy pogoda była typowo angielska i widzowie musieli się zadowolić prędkościami poniżej Ma=1.

Jeżeli już mowa o pogodzie — nieśmiertelnym temacie rozmów Anglików — to należy stwierdzić, że z wyjątkiem ostatniego dnia kiedy lejący deszcz uniemożliwił przeprowadzenie części pokazu, niska podstawa chmur, porywisty wiatr i częste opady nie były przeszkodą ani dla pilotów, ani tym bardziej dla widzów, którzy w przeważającej części zaopatrzeni w parasole, swoją obojętnością dla niesprzyjającej aury dawali dowód twierdzeniu, że do wszystkiego można się przyzwyczaić.

(c. d. n.)

Byłem w St Yan

MARIAN GORZELAK

(2)

Dzień 24 czerwca to znowu całodzienna jazda po górach. Wstajemy bowiem o 6 i już o 7.40 mam możność oglądać tak dobrze nam znany na szosie obrazek. Najpierw pędzi „jak szatan" Franek Matuszek, mając na „pokładzie" swojego wozu kierownika ekipy Staniewskiego Julka Nowotarskiego i inż. Sandauera, potem kołysze się za nimi biała buda Cześka Laudana, dalej jedziemy my, tzn. Franek Kępka, jego pomocnik — głównie do przypalania papierosów — czyli ja i na wierzchu wozu inż. Noakowski i Niespał. Ostatni wóz kolumny prowadzi nasz szef techniczny Władysław Janica ciągnąc za sobą szybowiec zapasowy.

Pogoda już 2 dzień nie dopisuje. Pada drobny deszcz i przejmuje zimnem górska mgła. Szkoda, że przez najpiękniejszy odcinek drogi jedziemy w taką fatalną pogodę. Mielibyśmy z pewnością możność oglądania cudnych widoków.

Do południa mijamy, jadąc ciągle wąwozem górskim, Innsbruck, potem Landeck. Tu nabieramy tchu przed forsowaniem wysokiej przełęczy górskiej St Anton, leżącej na wysokości 1 900 m nad poziomem morza, a 1 200 m wyżej od miejscowości Landeck. Zaledwie jednak rozpoczeliśmy wspinaczkę, gdy Laudanowi nawalił silnik. „Grzebaliśmy" się z nim przeszło 4 godziny. Wyobrażacie sobie zdenerwowanie Staniewskiego i Janicy, którzy pojechali do przodu, czekając kilkanaście kilometrów dalej na dołączenie reszty kolumny. Wreszcie jesteśmy znów wszyscy razem. Silniki wyją na 1 biegu pełnym gazem. Wspinamy się piękną serpentyną przy kącie nachylenia szosy do poziomu dochodzącym do 15—20°. Powoli zagłębiamy się w chmury, wreszcie wychodzimy nad nie. Na stokach pełno śniegu. Na prawo bieleje potężny szczyt St. Christopf-Galzio — (2 250 m n.p.m.). Przełęcz St. Anton przebiega zaledwie o 300 m niżej od szczytu. Pomimo nienadzwyczajnej pogody pełno tu wycieczkowiczów.

Po przeszło godzinnej ostrej wspinaczce jedziemy dla odmiany w dół, tak samo wolno i ostrożnie. Strach pomyśleć, co by się stało, gdyby tak nawaliły hamulce. Po lewej stronie drogi ciągle przepaść, co kilkadziesiąt metrów ostrzegawsze napisy. Do granicy szwajcarskiej zostało nam jeszcze 120 km. Punkt graniczny osiągamy w miejscowości Feldkirch o godz. 20.15. Ponieważ o tak późnej godzinie granica dla wozów ciężarowych jest zamknięta, nocujemy jeszcze po stronie austriackiej. Warto tu podkreślić uprzejmość Austriaków i Szwajcarów, którzy pozwolili zostawić wozy na granicy, oszczędzając nam dodatkowego kłopotu. Na drugi dzień, po krótkich formalnościach celnych, kolumna nasza jedzie wzdłuż pięknego górskiego jeziora w kierunku na Zurych, osiągając miasto o 14.10. Celem dalszej jazdy jest stolica Szwajcarii Berno. Szosa dobra — bez specjalnych wzniesień. Nastroje wśród członków ekipy poprawiają się, wraz z kapryśną dotychczas pogodą. Mamy przecież większą część drogi poza sobą.

Berno mijamy o godz. 18.15. W mieście wielki ruch, przez co o mało abyśmy się pogubili. Stwierdzamy za Bernem, że ludność w tych okolicach posługuje się najczęściej językiem francuskim, a nie jak dotychczas niemieckim. Pięknie położoną na stoku górskim Lozannę zostawiamy przy zapadającym zmroku. Na nocleg zostajemy w niewielkim miasteczku położonym nad słynnym jeziorem genewskim. Tu spotykamy przy kolacji turystów polskich z Anglii.

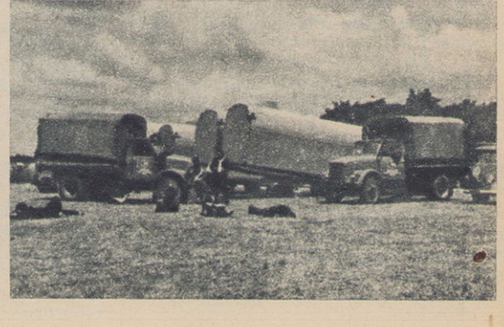
Na drugi dzień (26 czerwca), w pogodny ranek, jedziemy tuż nad brzegiem jeziora do Genewy, skąd do granicy francuskiej mamy zaledwie kilka kilometrów. Szwajcarzy puszczają nas natychmiast, Francuzi natomiast „bawią się z nami" prawie półtorej godziny.

Nareszcie jesteśmy na francuskiej ziemi, po 4 dniach ciężkiej jazdy w deszczu, mgle, chmurach i śniegu. W St. Yan spodziewamy się być późnym popołudniem, gdyż mamy do pokonania około 300 km drogi na wpół jeszcze górzystej. Gdzieniegdzie spotykamy pomniki i groby żołnierzy francuskiego Ruchu Oporu, otoczone widoczną troską miejscowych władz i ludności. O godz. 16.10 postój. Julek narobił straszliwego wrzasku, że widzi roje szybowców nad bliskim już St. Yan.

(cdn)

Miejsce postoju polskich samochodów i wozów transportowych na lotnisku w Saint Yan.

Foto: J. R. K.



NOTATKI Z FRANCJI (5)

Spotkanie z inż. B. Cijanem

NAZWISKO inżyniera Borysa Cijana — jugosłowiańskiego konstruktora i działacza szybowcowego w OSTIV-ie i na terenie FAI, nie jest obce w Polsce szybownikom starszego pokolenia, natomiast prawie zupełnie nieznane naszym młodym pilotom. Osobiście o inż. Cijanie słyszałem sporo z opowiadań i prasy zagranicznej, nie miałem jednak nigdy możliwości osobistego z nim kontaktu. Sposobność ta nadarzyła mi się na mistrzostwach we Francji — na lotnisku w Saint Yan...

Było to jeszcze w czerwcu (zdaje się w sobotę 30-tego). Wśród wielkiego upału, jaki dawał się nam tego dnia we znaki, szczególnie w południe, znaleźliśmy wraz z inż. Bojanowskim, Janicą i Staniewskim chwilowe „schronienie" pod parasolem jednego ze stolików w „kawiarni lotniskowej". W pewnej chwili, w czasie ochładzania się doskonałym francuskim „Citrone'em", Janica wskazuje mi siedzącego przy sąsiednim stoliku mężczyznę z ładnie opaloną łysiną.

— To jest inż. Cijan — mówi.

Nie namyślając się długo, ruszam w stronę wskazanego stolika, gdzie kilkuosobowe towarzystwo żywo dyskutuje o czymś na przemian po angielsku i niemiecku (oprócz Cijana byli tam m. in. Gehriger i panna Betsy Woodward). Jakież było moje zdumienie, kiedy po przedstawieniu się i wyjawieniu celu wizyty otrzymuje od inż. Cijana odpowiedź w zupełnie poprawnej polszczyźnie.

Ależ oczywiście, naturalnie — mówi i zaprasza, aby się przysiąść — „Skrzydlatą" czytam, znam waszą dyskusję o szybowcu zawodniczym. Wspomniałem nawet o tym w moim referacie, który wygłoszę na OSTIV-ie. — Inżynier wyciąga zaraz z teczki maszynową kopię referatu i zachęca do zapoznania się z jego treścią.

— Dziękuję. Uczynię to niewątpliwie z ciekawością później — odpowiadam — najpierw jednak chciałbym z panem zamienić kilka słów.

— Bardzo proszę.

— Przede wszystkim, gdzie pan nauczył się mówić po polsku?

— Oczywiście w Polsce. Byłem w niej w 1936 roku i później. Latałem na waszych szybowiskach w Polichnie i Bezmiechowej, gdzie zdobyłem nawet Srebrną Odznakę Szybowcową. Pracowałem, a właściwie byłem — że tak powiem — kilkanaście dni na praktyce naukowej w Instytucie Techniki Szybownictwa we Lwowie. W czasie wojny początkowo służyłem w stopniu majora w lotnictwie wojskowym Jugosławii, a po dostaniu się do niewoli niemieckiej większą jej część spędziłem właśnie na terenach południowej Polski. Zarówno kontakt z ludnością polską, jak i stosunkowo duża ilość czasu, jakim wówczas dysponowałem pozwoliły mi na dość regularną naukę języka polskiego. A poza tym z Polakami miałem też inne kontakty. Budowaliśmy u nas przed wojną wasze szybowce z licencji, takie jak: „Komar" — w małej serii, „Salamandrę", Orlika", „PWS-a", a później otrzymaliśmy także licencje „Delfina". Muszę tu podkreślić, że z Polakami łączą nas zażyłe stosunki przyjaźni.

Jakie wobec tego konstrukcje własne ma inż. Cijan w swym dorobku? Opowiada mi o tym krótko.

W 1937 roku skonstruował szybowiec treningowy „Galeb". Jest to mniej więcej odpowiednik klasy znanego szybowca niemieckiego „Grunau-Baby". Był on, jako pierwszy szybowiec jugosłowiański, „dmuchany" w tunelu aerodynamicznym we Lwowie. Posiadał także polskie profile — Instytutu Techniki Szybownictwa. W rok później wspólnie z inż. Petkovic'em opracował samolot szkolny „Aero-2", który miał silnik angielski „Gipsy" o mocy 150 KM. Po wojnie w 1946 roku samolot ten obaj opracowali na nowo — specjalnie dla potrzeb wojska, przystosowując do silnika Walter Minor 6III, którego produkcję rozpoczął przemysł jugosłowiański z licencji. Inż. Cijan pracuje teraz w zakładach „Ikarus" (koło Belgradu). Tam też w latach 1947—48 rodzi się w spółce z inż. Petkovic'em nowy samolot „Trojka" z silnikiem Walter o mocy 65 KM. Jest on jeszcze dotychczas na wyposażeniu aeroklubów w Jugosławii.

Począwszy od 1949 roku inż. Cijan zajmuje się znowu konstrukcjami szybowcowymi. Wspólnie z inż. Obad'em opracowują „Orao I" z przeznaczeniem na mistrzostwa świata do Szwecji. Po studiach i doświadczeniach następuje dalsza ewolucja tego szybowca „Orao II", a następnie „Orao IIc". Spółka autorska inż. inż. Obad, Cijan i Mazovec tworzą dalszy, a właściwie nowy szybowiec laminarny i metalowy, znany już Czytelnikom „Meteor".

— „Meteor", to właściwie „Orao III" — mówi mi inż. Cijan. Daliśmy nową nazwę, ale rodowód szybowca wywodzi się z prostej linii od „Orao I", jest dalszym etapem studiów i doświadczeń. Pomimo że ukończyliśmy go już w zimie 1955 roku, to jednak próby z nim w dalszym ciągu trwają. Trudno dziś jeszcze ustalić definitywnie jego osiągi. Dane geometryczne znacie. Doskonałość oceniamy na więcej niż 40. Został on zaopatrzony w radio szwajcarskie typu „Rudolf" RP-2, pracujące na fali 29, 75 MHz.

— Oczywiście, zdaję sobie doskonale sprawę z eksperymentalnego charakteru „Meteora", jakkolwiek szybowce metalowe stały się ostatnio modne na świecie — że się tak wyrażę i dyskutuje się ostatnio dość dużo na temat ich wad i zalet. Czy jednak przyświecał wam jeszcze jakiś inny cel przy opracowywaniu tego rodzaju konstrukcji.

— Oprócz dociekań czysto konstruktorskich, mieliśmy też na uwadze możliwość wykorzystania w przyszłości dla budowy szybowców krajowych materiałów. Mamy przecież swój dural. Chodzi więc o to również, czy będziemy go mogli wykorzystać w naszym szybownictwie, aby robić szybowce lepsze i tańsze i... czy w ogóle warto budować szybowce metalowe? Brak nam w tej dziedzinie przede wszystkim własnych doświadczeń. Stąd szukamy i eksperymentujemy.

— A, czy ma pan jeszcze jakieś inne konstrukcje na swym koncie?

— Owszem. W 1952 r. opracowałem dwumiejscowy szybowiec szkolny „Kobac". Poza tym wspólnie z inż. Mazovec'em opracowaliśmy samolot „Kurier" o dość wszechstronnym zastosowaniu — jako łącznikowy, rolniczo-gospodarczy, sanitarny i holujący.

— O ile mi wiadomo, jest pan zwolennikiem szybowców tzw. klasy ograniczonej i w technicznym świecie szybowcowym reprezentuje poglądy dążenia do popularnych szybowców zawodniczych. Czy mogę na ten temat usłyszeć parę zdań?

— Swoje poglądy wyraziłem już publicznie w fachowej prasie lotniczej **Patrz „Schweizer Aero Revue" nr 8/55 r. — skrót tego artykułu znajdziecie w „Skrzydlatej" nr 47/55 — przyp. J.R.K.)** oraz podtrzymuję na VI Kongresie OSTIV-u. Trudno byłoby tak w skrócie wszystko powtórzyć. Chcę podkreślić tylko, że trzeba usilnie dążyć do tego, aby stworzyć wreszcie typ szybowca, który będzie mógł latać dobrze w każdych warunkach, a przy tym będzie prosty w konstrukcji, tani w budowie i łatwy w obsłudze, hangarowaniu i transporcie. Szybowiec taki powinien być dostępny dla kieszeni coraz większej ilości pilotów — jednym słowem, żeby można było go kupić po rozsądnej cenie. Oczywiście nie chcemy tu robić nic sztucznego. Nie chodzi w tym wypadku wcale o jakieś ograniczenie wyczynów. Rzeczą konstruktorów przy ścisłej współpracy z pilotami będzie wykorzystanie wszystkich możliwości aerodynamiki i wypracowanie takich właściwości tego typu szybowca, które mogłyby jak najbardziej zadowolić szerokie rzesze użytkowników. Chciałbym też podkreślić, że nawet w najbardziej super nowoczesnych szybowcach decyduje przede wszystkim pilot.

Inżynier Borys Cijan w Saint Yan, przy szybowcu „Meteor".

— Jakie wobec tego szybowce, obecne na mistrzostwach, uważa pan za najbardziej zbliżone do proponowanej klasy limitowanej?

— Bliska tej klasy jest wasza „Jaskółka", niemiecki „Zugvogel" i angielski „Skylark". Odnosi się to oczywiście do typów produkowanych seryjnie. Ten ostatni produkowany przez firmę Slingsby, jest dla mnie właściwie już szybowcem popularnym.

W tej chwili włącza się do rozmowy, siedzący przy naszym stoliku Gehriger i mówi:

— Gdyby skrzydła „Jaskółki „obciąć" o 1 metr byłaby moim zdaniem w normie i odpowiadała mniej więcej klasie szybowca popularnego. A na następnych mistrzostwach — zauważa — wprowadzamy już jednolitą klasyfikację dla jedno i dwumiejscowych szybowców. To da nam też pewne rozeznanie. W każdym razie nie wolno hamować naturalnego rozwoju myśli konstruktorskiej, a trzeba zbierać materiał i doświadczenia, aby móc ustalić rozsądne kryterium, prowadząc do ustalenia klasy szybowca popularnego.

Przy okazji inż. Cijan zapoznaje mnie także z panną Betsy Woodward, znaną amerykańską rekordzistką szybowcową, aktywną działaczką OSTIV-u i redaktorką czasopisma „OSTIV NEWS", która interesuje się rozwojem sportu lotniczego w naszym kraju i pragnie, **aby Polska — nawiązując do dawnych tradycji — wzięła udział w pracy na terenie OSTIV-u.**

W Saint Yan: Inż. Cijan w towarzystwie Betsy Woodward, znanej amerykańskiej rekordzistki szybowcowej i działaczki OSTIV. Zdjęcia autora.

JERZY R. KONIECZNY

AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ (Członek FAI)

Warszawa 40, ul. Długa 52, telefon 6 12 81

BIULETYN

Nr 237 – 1956

ZATWIERDZENIE REKORDÓW ŚWIATOWYCH W KLASACH

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI zatwierdziła następujące rekordy światowe w klasach:

Klasa D, kategoria I — szybowce jednomiejscowe
Kobiecy rekord odległości przelotu docelowego

PELAGIA MAJEWSKA (Polska), na szybowcu Jaskółka SP-1605, na trasie: Pińczyn — Tyszowce, dnia 10 sierpnia 1956
Odległość przelotu **518,59 km**

Klasa G, kategoria I — skoki spadochronowe indywidualne
Rekord celności skoku z wysokości 1000 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w nocy.

BOGDAN SZMIDT (Polska), na lotnisku Aleksandrów k/Łodzi, dnia 11 lipca 1956 r.
Średnia odległość **16,07 m**

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujący wyczyn spadochronowy jako rekord krajowy:

Klasa G, kategoria II — skoki grupowe.

Rekord celności skoku z wysokości 600 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień.

STEFAN ZMYSŁOWSKI, WITOLD TRACZ, JERZY ŁOBODDA (Aeroklub Warszawski), skok z samolotu „AN-2" SP-ANS, na lotnisku Gocław, dnia 29 sierpnia 1956 r.
Średnia odległość lądowania trzech skoczków **34,36 m**

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako spełnienie warunków zdobycia odznak szybowcowych:

DIAMENT ZA PRZEWYŻSZENIE PONAD 5000 M.

1(56) **Jerzy Kondraciuk** — na szybowcu „Jaskółka", w Jeleniej Górze, dnia 26.09.1956 r. — **5130 m**

DIAMENTY ZA PRZELOT DOCELOWY PONAD 300 KM

37(144) **Tadeusz Kaczmarek** — na szybowcu „Bocian", na trasie Kobylnica — Kętrzyn, dnia 1.VI.1956 r. — **342 km**

38(145) **Alojzy Hajnisz** — na szyb. „Mucha", na trasie Rzeszów — Lewin Brzeski, dnia 11.VII.1956 r. — **320 km**

39(146) **Łucjan Jóźwiak** — na szyb. „Mucha", na trasie Inowrocław — Radawiec, dnia 10.08.1956 r. — **330 km**

40(147) **Klemens Krzyżanowski** — na szyb. „Bocian" na trasie Kobylnica — Warszawa Służew, dnia 13.VIII.1956 r. — **303 km**

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

11(137) **Bogusław Wodzyński**
przewyższenie: Warszawa, dnia 19.07.56, na szybowcu „Mucha" — **3080 m**
przelot: Warszawa — Cybowo, dnia 9.06.56, na szyb. „Jaskółka" — **384 km**

12(138) **Franciszek Rutkowski**
przewyższenie: Jelenia Góra, dnia 24.10.54, na szybowcu „Bocian" — **3660 m**
przelot: Inowrocław — Kapice, dnia 31.07.56 na szyb. „Mucha" — **308 km**

13(139) **Stefan Nowosielski**
przewyższenie: Lisie Kąty, dnia 25.07.52 na szybowcu „Mucha" — **3500 m**
przelot: Inowrocław — Kurowo, dnia 31.07.56 na szyb. „Mucha" — **324 km**

14(140) **Włodzimierz Pyzikowski**
przewyższenie: Wrocław, dnia 5.06.53 na szyb. „Mucha" — **3700 m**
przelot: Wrocław — Końskowola dnia 1.08.56 na szyb. „Mucha" — **355 km**

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

92(1074) **Barbara Malusi**

długotrwałość:	26.8.55	na szyb.	„Mucha"	5 h 02 min.
przewyższenie:	14.8.55	na „	„Mucha"	1080 m
przelot:	20.5.56	na „	„Mucha"	53 km

93(1075) **Stanisław Kwiatkowski**

długotrwałość:	5.8.54	na szyb.	„Mucha"	5 h 17 min.
przewyższenie:	13.6.56	na „	„Jaskółka"	1170 m
przelot:	24.5.56	na „	„Mucha"	247 km

94(1076) **Jerzy Maksymiuk**

długotrwałość:	11.8.49	na szyb.	„Olimpia"	5 h 11 min.
przewyższenie:	9.7.56	na „	„Mucha"	1110 m
przelot:	9.7.56	na „	„Mucha"	58 km

95(1077) **Marian Domagała**

długotrwałość:	10.7.56	na szyb.	„Komar"	5 h 25 min.
przewyższenie:	12.7.56	na „	„Mucha"	1050 m
przelot:	12.7.56	na „	„Mucha"	105 km

96(1078) **Zdzisław Krzysztofik**

długotrwałość:	10.7.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 55 min.
przewyższenie:	10.7.56	na „	„Mucha"	1390 m
przelot:	12.7.56	na „	„Mucha"	79 km

97(1079) **Jacek Sieprowski**

długotrwałość:	10.7.56	na szyb.	„Mucha"	6 ha 22 min.
przewyższenie:	12.7.56	na „	„Mucha"	1300 m
przelot:	12.7.56	na „	„Mucha"	213 km

98(1080) **Piotr Sobierajski**

długotrwałość:	21.9.52	na szyb.	„Mucha"	5 h 14 min.
przewyższenie:	12.7.56	na „	„Mucha"	1166 m
przelot:	25.9.52	na „	„Mucha"	51 km

99(1081) **Józef Pitak**

długotrwałość:	24.9.54	na szyb.	„Mucha"	5 h 11 min.
przewyższenie:	14.7.56	na „	„Mucha"	1330 m
przelot:	17.5.56	na „	„Mucha"	53 km

100(1082) **Bogdan Czarnecki**

długotrwałość:	10.7.56	na szyb.	„Mucha"	6 h 28 min.
przewyższenie:	19.7.53	na „	„Mucha"	1270 m
przelot:	19.7.56	na „	„Mucha"	79 km

101(1083) **Alfred Domke**

długotrwałość:	20.7.56	na szyb.	„Mucha"	6 h 16 min.
przewyższenie:	31.7.56	na „	„Mucha"	1480 m
przelot:	31.7.56	na „	„Mucha"	125 km

102(1084) **Tadeusz Więckowski**

długotrwałość:	10.7.56	na szyb.	„Mucha"	6 h 35 min.
przewyższenie:	10.7.56	na „	„Mucha"	1450 m
przelot:	4.8.56	na „	„Mucha"	80 km

103(1085) **Edward Bem**

długotrwałość:	6.86.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 45 min.
przewyższenie:	6.8.56	na „	„Mucha"	1520 m
przelot:	10.8.56	na „	„Mucha"	52 km

104(1086) **Roman Kwiatkowski**

długotrwałość:	10.8.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 55 min.
przewyższenie:	10.8.56	na „	„Mucha"	1060 m
przelot:	24.5.56	na „	„Mucha"	247 km

105(1087) **Edward Rydz**

długotrwałość:	10.8.56	na szyb.	„Mucha"	6 h 34 min.
przewyższenie:	10.5.56	na „	„Mucha"	1380 m
przelot:	10.8.56	na „	„Mucha"	96 km

106(1088) **Tadeusz Kuc**

długotrwałość:	3.6.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 22 min.
przewyższenie:	3.6.56	na „	„Mucha"	1599 m
przelot:	31.8.56	na „	„Mucha"	57 km

107(1089) **Rajmund Kowaluniec**

długotrwałość:	24.5.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 49 min.
przewyższenie:	24.5.56	na „	„Mucha"	1790 m
przelot:	5.9.56	na „	„Mucha"	57 km

108(1090) **Roman Szamkołowicz**

długotrwałość:	4.6.55	na szyb.	„Komar"	5 h 02 min.
przewyższenie:	11.7.56	na „	„Mucha"	1649 m
przelot:	5.9.56	na „	„Mucha"	60 km

109(1091) **Marian Torz**

długotrwałość:	13.7.56	na szyb.	„Żuraw"	5 h 20 min.
przewyższenie:	5.9.56	na „	„Czapla"	1000 m
przelot:	9.8.53	na „	„Mucha"	55 km

110(1092) **Andrzej Szummer**

długotrwałość:	11.8.55	na szyb.	„Mucha"	5 h 36 min.
przewyższenie:	4.5.55	na „	„Mucha"	1230 m
przelot:	6.9.56	na „	„Mucha"	103 km

111(1093) **Maciej Kalinowski**

długotrwałość:	14.6.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 08 min.
przewyższenie:	14.9.56	na „	„Mucha"	1100 m
przelot:	12.7.56	na „	„Mucha"	50 km

112(1094) **Jan Borowski**

długotrwałość:	12.7.56	na szyb.	„Mucha"	6 h 40 min.
przewyższenie:	19.9.56	na „	„Mucha"	1120 m
przelot:	8.9.56	na „	„Mucha"	73 km

113(1095) **Juliusz Kądzielewski**

długotrwałość:	11.7.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 50 min.
przewyższenie:	19.9.56	na „	„Mucha"	1410 m
przelot:	8.9.56	na „	„Mucha"	110 km

114(1096) **Michał Kowalski**

długotrwałość:	28.7.51	na szyb.	„Mucha"	6 h 35 min.
przewyższenie:	19.9.56	na „	„Mucha"	1100 m
przelot:	6.9.56	na „	„Mucha"	103 km

115(1097) **Bolesław Marciniak**

długotrwałość:	10.7.56	na szyb.	„Mucha"	6 h 00 min.
przewyższenie:	19.9.56	na „	„Mucha"	1300 m
przelot:	11.7.56	na „	„Mucha"	120 km

116(1098) **Franciszek Stanko**

długotrwałość:	22.5.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 38 min.
przewyższenie:	11.7.56	na „	„Mucha"	1150 m
przelot:	22.9.56	na „	„Mucha"	53 km

KOMISARZE SPORTOWI

Na wniosek Aeroklubu Szczecińskiego Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła dodatkowo ob. Mieczysława Orczykowskiego, jako Komisarza Sportowego PRL.

SEKRETARZ AEROKLUBU PRL
Tadeusz REJNIAK

Warszawa, dnia 30 września 1956 r.

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 32,60 zł.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł. Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch", W-wa, ul. Wilcza 46, tel. 86481, konto PKO I-6-100024. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redakcyjnym w wymiarach do 50 cm², w cenie zł 9.— za 1 cm², przyjmuje Dział Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52 najpóźniej do środy w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 5935/C B-26

NUMER PODPISANO DO DRUKU 23 PAŹDZIERNIKA 1956 R.

NAKŁAD 22 500 EGZ.

Przedruk i wykorzystanie oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i zgodą autora.

Szybowiec CW-II

PIERWSZY krajowy rekord lotu bezsilnikowego ustalił pilot Tadeusz Karpiński na szybowcu „Akar", podczas wyprawy Sekcji Lotniczej KMSPW na Babią Górę. W dniu 3.IV.1924 roku, wykonał on lot żaglowy w czasie 4 minut i 5 sekund. Czas ten został podwyższony do 4 minut i 13 sekund przez pilota Szczepana Grzeszczyka na szybowcu CW-1 podczas wyprawy studentów lwowskich na Łysą Górę koło Złoczowa w dniu 26.V.1928 r.

Druga wyprawa do Bezmiechowej, trwająca od 23.X. do 4.XI.1929 roku, rozporządzała dwoma szybowcami CW-II i CW-III. Szybowce te konstrukcji inż. Wacława Czerwińskiego (konstruktora CW-1) zbudowane były przez studentów Politechniki Lwowskiej. Szybowce były wypróbowane, w krótkich lotach wleczonych za samochodem na terenie płaskim, przez pilota Szczepana Grzeszczyka, późniejszego konstruktora szybowców rekordowych oznaczonych symbolami SG.

W Bezmiechowej pierwsze dni upłynęły na lotach szkolno-treningowych przeprowadzonych dla pilotów samolotowych: R. Matza i A. Nowotnego. Wykonał również swe początkowe loty szkolne zupełnie surowy jako pilot inż. W. Czerwiński.

W Bezmiechowej 2.XI.1929 r. Szczepan Grzeszczyk na szybowcu CW-II uzyskał długotrwałość lotu: 2 godziny 11 minut 4,5 sekundy. W ten sposób 25 lat temu polskie szybownictwo wkroczyło na nową drogę swego rozwoju. Nowoodkryta Bezmiechowa stała się kolebką lotnictwa bezsilnikowego w Polsce.

W czasie drugiej wyprawy szybowcowej AAL i ZA dokonano na obydwu szybowcach CW-II i CW-III ogółem 52 loty w czasie sumarycznym 3 h 28' 59,3". Na szybowcu CW-LL wykonano ogółem 7 lotów, w tym 1 rekordowy.

W czasie trzeciej wyprawy zorganizowanej przez AAL i ZA, w czasie od 22.IV do 9.V.1930 roku, również posługiwano się tymi dwoma szybowcami. Maszyny przezimowały zakonserwowane w Bezmiechowej na poddaszu stajni dworskiej. Po raz pierwszy w Polsce zorganizowano szkolenie szybowcowe do trzech kategorii A, B i C. Do podstawowego szkolenia używano tylko CW-III. Latało na nim, licząc loty instruktorskie i wszystkie szkolne, 13 pilotów i zaledwie dwa razy szybowiec był w remoncie, po przepadnięciu z wysokości 3 i 5 metrów. Kończyły się te wypadki połamaniem jedynie płozy. Na CW-II, trudniejszym w pilotażu od CW-III, wykonywano loty treningowe i doświadczalne. W tych pierwszych w Polsce, prawdziwych naukowych badaniach terenów szybowcowych posługiwano się barogramkami.

W ogólnym zestawieniu trzeciej wyprawy dokonano na 2 szybowcach w ciągu 11 dni lotnych 106 lotów. W czasie wyprawy rozpoczęły szkolenie dwie pierwsze polskie szybowniczki: Danuta Sikorzanka i Wanda Olszewska.

Szybowiec CW-II, na którym został ustalony pierwszy rekord Polski, był konstrukcji całkowicie drewnianej o pokryciu płóciennym. Zasadnicze przeznaczenie — szybowiec szkolno-przejściowy.

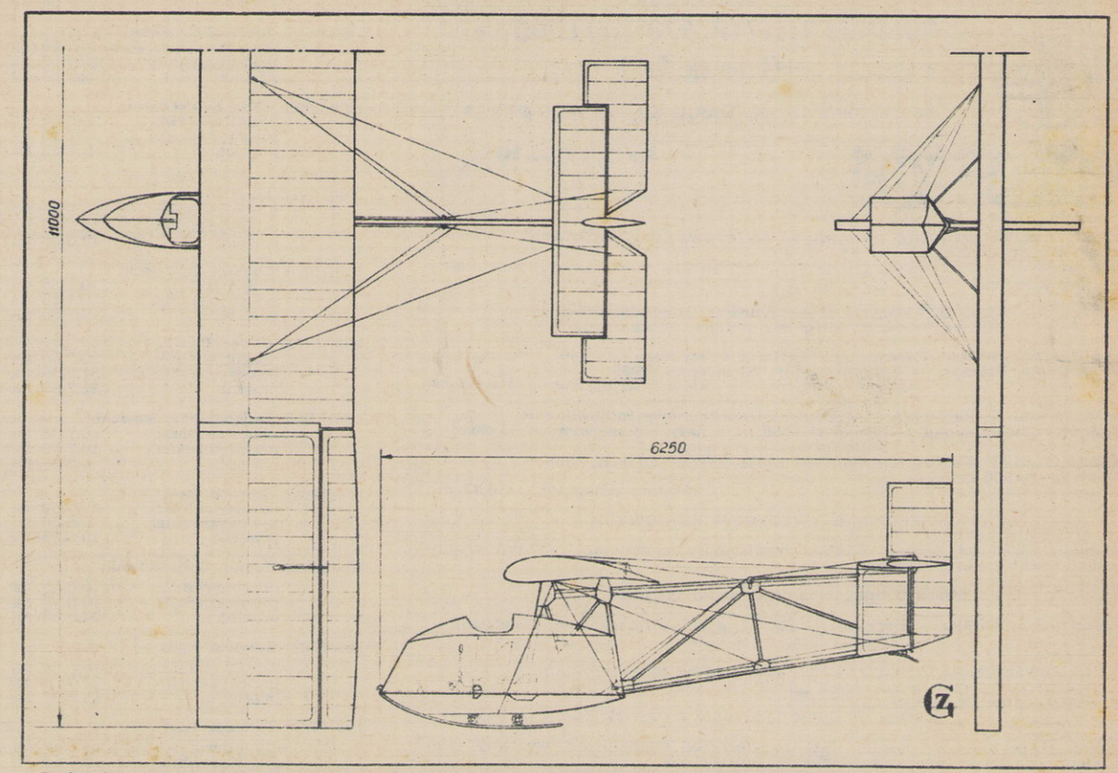
Płat trójdzielny, jednodźwigarowy z dźwigarkiem pomocniczym. Frzód płata pokryty był sklejką do przedniego dźwigara. Profil płata Göttingen-535.

Kadłub szybowca — rama kratowa. Oprofilowanie miejsca pilota i sterownicy wykonane ze sklejki na lekkim szkielecie drewnianym. Z przodu — zaczep do startów z lin gumowych.

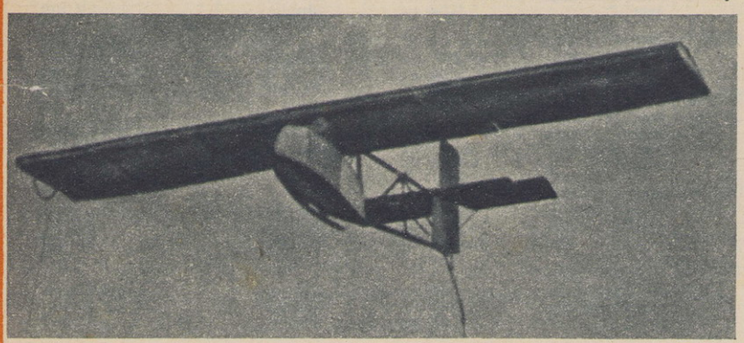
Główna płoza amortyzowana za pomocą pierścieni gumowych. Płoza ogonowa amortyzowana piłką tenisową. Usterzenie o profilu Göttingen — 424, konstrukcji drewnianej.

Dane szybowca: rozpiętość — 11 m, głębokość płata — 1,7 m, powierzchnia nośna — 18,1 m², wydłużenie płata — 6,7, rozpiętość statecznika poziomego — 2,5 m, powierzchnia całkowita usterzenia poziomego — 3 m², głębokość max. usterzenia poziomego — 1,03 m, wysokość steru kierunkowego — 1,8 m, powierzchnia całkowita usterzenia kierunkowego — 1,82 m², długość całkowita szybowca — 6,25 m, wysokość — 1,75 m, ciężar własny szybowca — 120 kG, ciężar w locie — 195 kG. Cały szybowiec był cellonowany i pokryty lakierem bezbarwnym.

ZDZISŁAW GRYGLICKI



Szybowiec szkolno-przejściowy CW-2 konstr. inż. W. Czerwińskiego z r. 1929. Rysunek odtworzony na podstawie danych technicznych i fotografii przez Z. Gryglickiego.



Pilot Szczepan Grzeszczyk na szybowcu CW-2.

„NA TROPACH" TAŃSKIEGO

Inż. WIKTOR SZYDŁOWSKI

LATEM rok 1937 prowadząc w USA kurs teoretyczny, a potem praktyczny szybowcowy dla Polaków z Polonii Amerykańskiej w Pittsburgh'u po raz pierwszy wspomniałem o Czesławie Tańskim — pierwszym Polaku, który nie tylko marzył o podniebnych lotach, ale zajmował się praktycznie budową różnych aparatów, na których mógłby człowiek latać. Nie przypuszczałem, że po 19 latach znów powrócę do tego tematu, ale już w większym zrozumieniu roli, jaką odegrał Czesław Tański w historii lotnictwa polskiego.

Czesław Tański był artystą malarzem i to wszechstronnie utalentowanym, malował portrety, pejzaże, kompozycje, akty, był także batalistą, a jednocześnie miał zmysł konstruktorski.

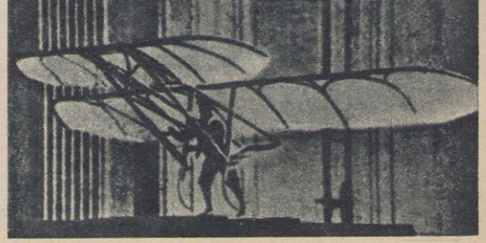
Kontaktując się drogą korespondencyjną z inż. Otto Lilienthalem, znanym niemieckim konstruktorem i pilotem maszyn cięższych od powietrza, otrzymywał wskazówki i rady w swojej pionierskiej pracy. Rzecz charakterystyczna dla Czesława Tańskiego, że nie będąc człowiekiem wytrwałym w swym zawodzie malarskim, bardzo wiele czasu poświęcał dla lotnictwa i nigdy nie zniechęcał się. Odwrotnie, coraz bardziej zacinał się i mimo niepowodzeń stale szukał nowych dróg, aby zbudować aparat, który mógłby unieść człowieka w przestworza.

Zbyt szczupłe wiadomości o polskim pionierze lotnictwa skłoniły mnie, jako członka Lotniczej Komisji Historycznej APRL, do zdobycia większych danych z życia i działalności wielkiego artysty i wynalazcy. Przypadek zdarzył, że poznałem artystę malarza, Jana Kotowskiego, który stykał się bezpośrednio z Czesławem Tańskim na terenie stowarzyszenia artystów „PRO ARTE" w Warszawie. Do stowarzyszenia tego należało młodsze od Tańskiego pokolenie artystów malarzy, ale czar jaki promieniował od tego człowieka zbliżał do niego cały świat artystyczny. Od J. Kotowskiego uzyskałem kilka danych o życiu Czesława Tańskiego i ludziach, którzy z nim się stykali.

Czesław Tański współpracował i najczęściej przebywał w towarzystwie współczesnych mu artystów malarzy, Apoloniusza Kędzierskiego, Zdzisława Jasińskiego, Józefa Rapackiego, Stefana Popowskiego, Piotra Krasnodębskiego, Wojciecha Kossaka, Stanisława Masłowskiego, Tadeusza Cieślikowskiego, Henryka Waysenhofa, Włodzimierza Tetmajera, a najbliżej współżył z dużo młodszym od siebie artystą malarzem Bronisławem Kopczyńskim, który do dziś dnia żyje i mieszka w Warszawie.

Bronisław Kopczyński przez szereg lat nie odstępował Czesława Tańskiego i był bezpośrednim uczestnikiem jego doświadczeń lotniczych, a także był ostatnim człowiekiem, który spełnił wobec starszego kolegi i przyjaciela ostatnią posługę, składając prochy Czesława Tańskiego do grobu na cmentarzu wiejskim w pobliżu jego ukochanej posiadłości w Olszance — puszcza Mariańska (dojazd do st. Radziwiłłów).

Czesław Tański zmarł w czasie hitlerowskiej okupacji podczas ostrej zimy, gdy mróz dochodził do 40°C, a za skromną trumną, którą umieszczono na wiejskich saniach, ciągnionych przez małego konika, szła grupka przyjaciół oddając ostatni hołd artyście i towarzyszowi wspólnej pracy. Artysta malarz Bronisław Kopczyński uwiecznił to smutne wspomnienie, malując obraz przedstawiający pogrzeb Czesława Tańskiego.

(cdn)

Jeden z modeli zbudowanych przez Czesława Tańskiego.